

Tiehallitus
Kehittämiskeskus
Pohjois-Karjalan
tiepiiri

Tielaitoksen selvityksiä
55/1991

Päivi Karvinen

Ympäristövaikutusten arviointiselostus
Maantie 5053

Tielaitos
Tiehallitus, kehittämiskeskus
Pohjois-Karjalan tiepiiri

Helsinki 1991

ISBN 951-47-5520-0
ISSN 0788-3722
TIEL 3200050
Valtion painatuskeskus
Pasilan VALTIMO
Helsinki 1991

Julkaisua myy
Tiehallitus, painotuotevarasto

Tielaitos

Tiehallitus
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI

KARVINEN, Päivi: Ympäristövaikutusten arviointiselostus, maantie 5053 (Beskrivning av miljökonsekvensbedömning, landsväg 5053). Helsinki 1991, Tiehallitus, kehittämiskeskus; Pohjois-Karjalan tiepiiri. Tielaitoksen selvityksiä 55/1991, 39 s.+ liitt. 11 s. ISBN 951-47-5520-0, ISSN 0788-3722, TIEL 3200050

Asiasanat tiehankkeet, vaikutukset, ympäristövaikutusten arviointi

Tiivistelmä

Pohjois-Karjalan tiepiirissä on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenetelyä ensimmäistä kertaa Enon kunnanraja-Ahveninen maantien 5053 parantamishankkeeseen. Ympäristövaikutusten arvioinnin lähtiessä liikkeelle hankkeen suunnittelu oli edennyt pitkälle.

Selvityksessä hanke käsiteltiin kahdessa osassa: välillä Paukkajanvaara-Kaltimonlahti linjauksen vaikutukset kohdistuvat pääasiassa luonnonympäristöön, Ahvenisen kylän kohdalla kysymys on ennen kaikkea tien sovittamisesta kylän rakenteeseen ja kulttuurimaisemaan. Lisäksi YVA-menettelyn osittaisesta toteutumisesta voidaan puhua vain Ahvenisen kylän kohdalla.

Pohjois-Karjalan vesi- ja ympäristöpiiri laati hankkeen maisema- ja luonnonarvojen selvityksen. Tämän mukaan suunnitellulla oikaisulla välillä Paukkajanvaara-Kaltimonlahti on selvä haitallinen vaikutus luonnonympäristöön ja maisemaan. Selvitys suosittelee ns. 0+ vaihtoehdon tutkimista.

Ahvenisen kylän kohdalla YVA-menettelyn soveltaminen johti useiden vaihtoehtojen syntymiseen. Yksiselitteistä parasta ratkaisua ei ole.

Sammanfattning

I Norra Karelens vägdistrikt tillämpades miljökonsekvensbedömningsprocessen för första gången på förbättringen av landsväg 5053 på sträckan Enokommuns gräns-Ahveninen. När processen påbörjades hade planeringen redan nått långt.

I utredningen indelades projektet i två delar: på sträckan Paukkajanvaara-Kaltimonlahti berör linjeringen främst naturmiljö, vid byn Ahveninen gäller det närmast anpassning av vägen till bystrukturen och kulturlandskapet. Därtill kan MKB-processen anses ha förverkligats ens delvis endast för byns del.

Norra Karelens vatten- och miljödistrikt gjorde en utredning om projektets landskaps- och naturhänsyn. Enligt den inverkar den planerade uträkningen klart negativt på naturmiljö och landskap på sträckan Paukkajanvaara-Kaltimonlahti. I utredningen föreslås att ett sk. 0+ alternativ undersöks.

MKB-metodiken gav upphov till flera alternativ för byn Ahveninen. En entydigt bästa lösning finns inte.

Esipuhe

"Kaikki riippuu näkökulmasta. Madon mielestä kovan maan kaivaminen on paljon rentouttavampaa kuin ongella olo."

Maantien 5053 Enon kunnanraja - Ahveninen tiehankkeen ympäristövaikutusten selostuksen tarkoitus on kuvata vaihtoehtojen vaikutuksia ja eri näkökulmia mahdollisimman moni- ja tasapuolisesti. Selostuksessa on laajahko teoriaosa, koska ympäristövaikutusten arviointimenettely on käsitteenä vielä melko tuntematon.

Selostuksen laati MMYO *Päivi Karvinen* Pohjois-Karjalan tiepiirissä kesäsyyskuussa 1991. Oleellisena osana siihen liittyi *Ari Lyytikäisen* (Pohjois-Karjalan vesi- ja ympäristöpiiri) laatima luonnonympäristö- ja maisemaselvitys.

Tehty ympäristövaikutusten arviointi on maassamme ensimmäisiä, jossa arviointimenettelyä on pyritty soveltamaan pienehköön hankkeeseen. Tielaitoksen ohjokehittelyssä on tähän mennessä tarkasteltu lähinnä suuria hankkeita. Tiehallituksen kehittämiskeskus julkaisee siksi selostusraportin lyhennelmän virikkeenä arvioinnin kehittämiseksi tienpidolle tyypillisissä hankkeissa - paikallista vaikutusta omaavat maantien kehittämishankkeet.

Tekijä on täydentänyt selostusta hankkeen etenemistä koskevalla arviolla. Arvioon sisältyy tiensuunnittelun menettelyjen kehittämisenäkökohtia, joista on tarpeen keskustella niin suurten kuin pienehköjenkin hankkeiden kohdalla.

Kehittämiskeskuksessa lyhennelmän on toimittanut arkk. *Anders HH Jansson*. Kehittämiskeskus kiittää tekijää sekä Pohjois-Karjalan tiepiiriä ja vesi- ja ympäristöpiiriä yhteistyöstä.

Helsingissä joulukuussa 1991

Tiehallitus

Kehittämiskeskus

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ / SAMMANFATTNING	3
ESIPUHE	5
SISÄLLYSLUETTELO	6
1 JOHDANTO	7
2 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY	8
3 HANKKEEN SUUNNITTELU	10
3.1 Nykytilanteen ongelmat ja hankkeen tavoitteet	10
3.2 Suunnitteluvaiheet	10
3.3 Yhteydenpito sidosryhmiin	12
4 HANKKEEN SEUDULLINEN ASEMA	15
5 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI	16
5.1 Paukkajanvaara - Kaltimonlahti	16
5.2 Ahvenisen kylän kohta	16
6 KYLÄN KOHDAN VAIHTOEHTOJEN VERTAILU	30
6.1 Vertailun perusteet	30
6.2 Eri vertailutekijät	30
6.3 Vertailun yhteenveto	32
6.4 Ympäristöhaittojen lieventäminen	34
7 JÄLKIKIRJOITUS	35
8 KIRJALLISUUS	39

LIITTEET

1. Kartta asutuksen sijoittumisesta
2. Luonnonympäristö- ja maisemaselvitys, lyhennelmä

1 JOHDANTO

Ympäristövaikutusten arviointimenettely syntyi Yhdysvalloissa 1960-luvun lopulla. Menettelyn käyttöönoton tavoitteena oli varmistaa riittävä ympäristövaikutusten ennakkoarviointi ympäristöön merkittävästi vaikuttavissa hankkeissa.

Menettely on sittemmin otettu käyttöön monissa maissa. Menettelyä on sovellettu siten, että vaikutusten arvioinnista on joko säädetty erillinen laki tai arviointi on muuten sisällytetty päätöksenteon valmisteluun esimerkiksi liittämällä menettely ohjeistojen avulla muuhun suunnittelukäytäntöön.

Suomessa tielaitoksen johtokunta teki 15.10.1990 periaatepäätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn käyttöönotosta tiensuunnittelussa. Vuoden 1991 aikana on asian tiimoilta ilmestynyt alustava ohje. Meneillään on kuitenkin siirtymävaihe, jossa menettelyn käyttöönottoon liittyy monia ongelmia, kuten asian vaatiman koulutuksen, ajan ja resurssien puute.

Pohjois-Karjalan tiepiirissä menettelyä on sovellettu ensimmäisen kerran Enon kunnanraja - Ahveninen tiehankkeessa.

Arvioinnin selostamisessa on pyrkimyksenä ollut kirjoittaa mahdollisimman ymmärrettävää tekstiä, koska YVA-selostusten yhtenä tehtävänä on toimia yleisen keskustelun pohjana ja auttaa eri tahoja muodostamaan oma mielipiteensä esillä olevista vaihtoehdoista. Tämän tavoitteen kannalta käsillä oleva selostus valmistui pahasti myöhässä. Työ olisikin noudattanut paljon enemmän ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tunnuspiirteitä, mikäli se olisi tehty esim. vuotta aikaisemmin.

2 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELY

Ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) voidaan määritellä seuraavanlaisesti: siinä selvitetään luontoon, rakennettuun ympäristöön sekä yhteiskuntaan merkittävästi vaikuttavien toimien vaihtoehdot, vaikutukset ja haitallisten vaikutusten lieventämismahdollisuudet sekä eri osapuolten kannat niihin. Menettely ei tarkoita luonnonarvojen ja maiseman inventointia tai muuta yksittäistä selvitystä, joita on tiehankkeiden yhteydessä tehty jo vuosia. Ennemmin menettely on luonteeltaan suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi, jossa selvitystyön ja eri osapuolten välisten neuvottelujen tuloksena syntyy monipuolista ja kattavaa päätöksentekoaineistoa.

Tielaitoksessa menettelyä ollaan nivomassa yhteen laitoksen suunnittelukäytännön kanssa. Menettelystä ja siihen liittyvistä päätöksistä vastaavat viime kädessä suunnittelun kulloiset vastuuhenkilöt. Menettely ei muuta heidän vastuutaan päätöksistä ja niiden laadusta, vaan muuttaa suunnitteluprosessin luonnetta ja monipuolista perusteita, joilla päätökset tehdään.

Menettelyä voidaan kuvata myös seuraavien tunnuspiirteiden avulla:

Käsite **ympäristö ymmärretään laajasti**. Ympäristövaikutuksia ovat paitsi vaikutukset luonnonympäristöön myös vaikutukset yhdyskuntiin ja ihmiseen. Vaikutukset luonnonympäristöön voivat kohdistua esim. kasvillisuuteen, maaperään ja vesioloihin. Vaikutus yhdyskuntiin voi olla esim. alueen elinkeinoelämän vilkastuminen ja ihmisiin esim. meluhaittojen väheneminen. Tiellä voi olla sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia.

Sana **menettely** korostuu: pyrkimyksenä on suunnittelun aikana kerätä järjestelmällisesti ja monipuolisesti tietoa eri vaihtoehtojen vaikutuksista alueen luonnonoloihin, yhdyskuntiin ja ihmisiin.

Osallistuminen. Laajuutensa ja monipuolisuutensa vuoksi menettely edellyttää tielaitokselta systemaattista yhteistyötä eri viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Sidosryhmillä tarkoitetaan tahoja, joita hanke tavalla tai toisella koskee. Tarkoituksena on edesauttaa eri sidosryhmien osallistumista ja esim. yleisen keskustelun syntymistä suunnittelun aikana.

Ajoitus. Ympäristövaikutusten arviointimenettely tulee aloittaa jo suunnittelun alkuvaiheessa. Tällöin tiedot ympäristövaikutuksista tulevat mukaan eri vaihtoehtojen vertailuun ja ympäristövaikutukset huomioidaan aikaisempaa painokkaammin päätöksenteossa.

Tiivistäen ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä

- * tarkastellaan eri vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia monipuolisesti ja järjestelmällisesti
- * tarkastellaan vaikutuksia eri sidosryhmien näkökulmista, jolloin erilaiset arvot ja arvostukset tulevat esille
- * tavoitteena on mahdollisimman avoin ja keskusteleva suunnittelu, jolloin eri sidosryhmien tiedonsaanti ja vaikuttamismahdollisuudet suunnitteluun ja päätöksentekoon paranevat.

Menettelyn toteutuminen mt 5053 parantamishankkeessa

Ympäristöministeriön ja tiehallituksen aloitteesta perustettiin keväällä 1991 kaikkiin tiepiireihin tiensuunnittelun ympäristöasioita käsittelevä viranomaisyhteistyöryhmä. Ryhmän tehtävänä on suositella ja ohjata ympäristövaikutusten selvittämistä hankkeissa, joilla on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia ympäristöönsä. Pohjois-Karjalan läänin yhteistyöryhmä suosittelee Enon kunnanraja - Ahveninen välisen tieosuuden ympäristövaikutusten selvittämistä. Selvityksen laatiminen aloitettiin tiepiirissä kesäkuussa 1991 YVA-menettelyä mahdollisuuksien mukaan soveltaen.

Enon kunnanraja - Ahveninen tiehanke jakautuu ympäristövaikutusten arviointimenettelyn toteutumisen kannalta selkeästi kahteen osuuteen:

Välillä Enon kunnanraja - Ahvenisen kylä oli esillä käytännössä vain yksi vaihtoehto. Näin ollen tällä osuudella ei voida puhua ympäristövaikutusten arviointimenettelystä, vaan yhden vaihtoehdon ympäristövaikutusten selvittämisestä. Selvityksen tuloksena suositellaan ns. 0+ vaihtoehdon tutkimista eli tien parantamista pääasiassa nykyistä linjausta noudatellen.

Ahvenisen kylän kohdan tarkastelussa toteutuivat YVA-menettelyn tunnuspiirteet paremmin; esille nousi useita vaihtoehtoja. Vaihtoehtoja tarkasteltiin mahdollisimman monipuolisesti ja eri sidosryhmien näkökulmasta. Erityisesti paikallisen väestön tarpeita ja mielipiteitä pyrittiin tuomaan esille.

Hankkeen esisuunnittelu ja sen alkuosan vaihtoehtojen karsinta tehtiin kauan ennen tielaitoksen päätöstä YVA-menettelyn käyttöönotosta. Samoin hankkeen jatkosuunnittelu oli edennyt pitkälle ennen kuin alustava ohje ilmestyi. Ongelmia ovat aiheuttaneet myös uuden asian vaatiman tiedon ja koulutuksen puute, sekä hankkeen kireä aikataulu.

3 HANKKEEN SUUNNITTELU

3.1 Nykytilanteen ongelmat ja hankkeen tavoitteet

Nykyisen Enon kunnanraja - Ahveninen tien pahimmat ongelmat liittyvät kelirikkoaikaan ja liukkaudenestoon. Kelirikkoaikana tie on paikoitellen lähes kulkukelvoton, talvella kapeat ja jyrkät mäet ovat hyvin vaikeita pitää liukkaudeltaan hyväksyttävässä kunnossa. Tien mutkaisuus ja jyrkät mäet ovat ongelmallisia etenkin raskaille ajoneuvoille. Kelirikkoaikana ja talvella kuormatut puutavara-autot ajavat mieluummin Uuron kautta, vaikka tämä lisää ajomatkaa n. 30 km. Myös kylän kohdalla ongelmana on yleisen tien kapeus ja mutkikkuus. Yksityisen kylätien huono kunto aiheuttaa lisäksi haittaa etenkin sen varren asukkaille.

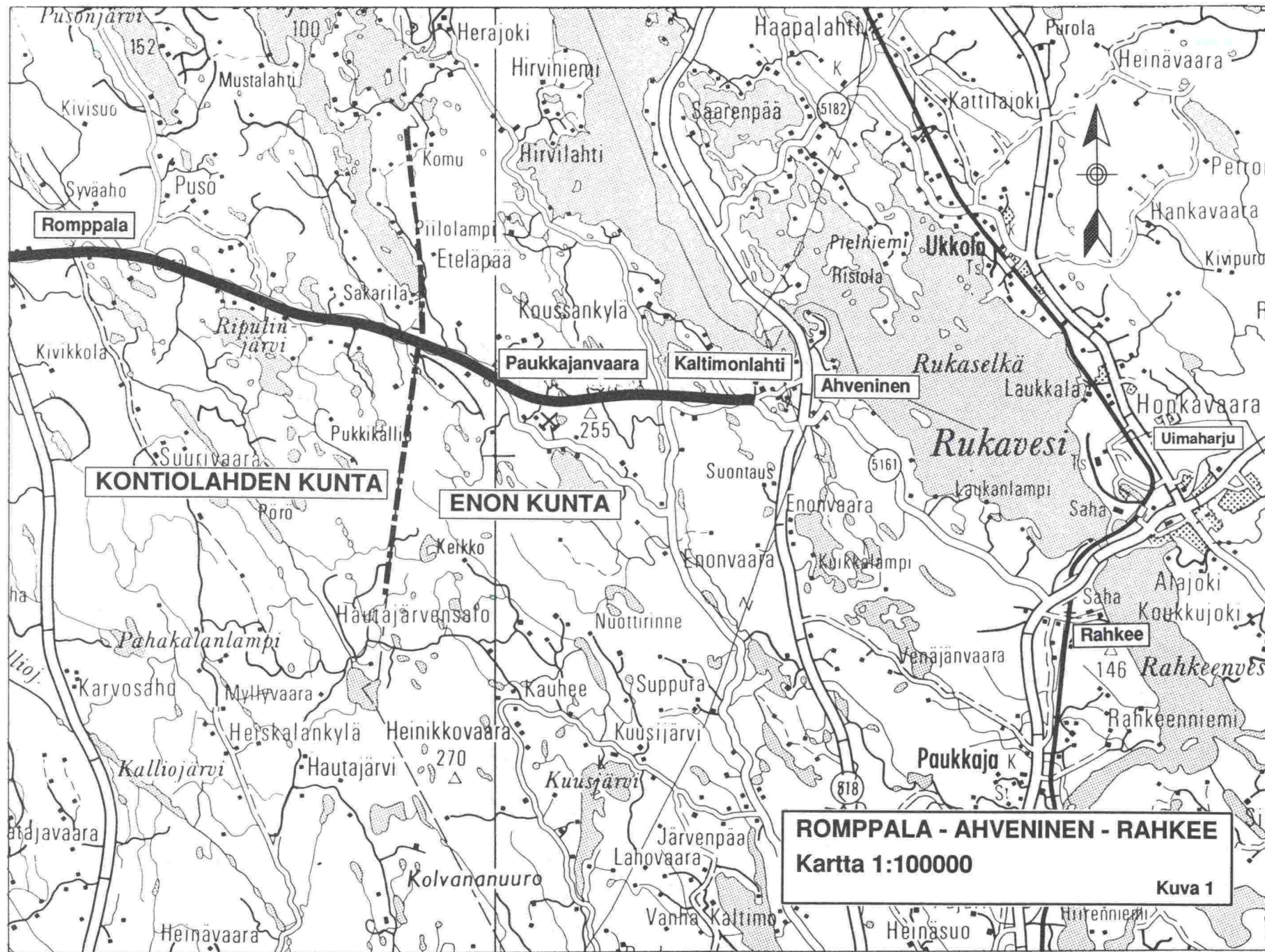
Hankkeen tavoitteena on erityisesti Uimaharjun puunkuljetuksia palvelevan ympärivuotisen, tieturvallisuusvaatimukset täyttävän kulkuyhteyden saaminen välillä Romppala - Uimaharju. Tien parantaminen tukee myös merkittävästi Kolin alueen liikenneyhteyksien kehittämistä. Tien rakentamisen on tarkoitus valmistua samanaikaisesti Uimaharjun tehtaiden kanssa vuonna 1993.

3.2 Suunnitteluvaiheet

Romppala - Ahveninen tien parantaminen nousi ensimmäisen kerran esille 70-luvulla, tiepiirin suunnitteluohjelmiin hanke otettiin 1984. Tien parantamiseksi laadittiin esisuunnitelma, jossa noudateltiin pääasiassa vanhaa linjausta. Suunnittelu pysähtyi tuolloin esisuunnitteluasteelle. Hankkeen jatkosuunnittelu tuli kiireelliseksi 1989 Enocell Oy:n ilmoitettua tuotantonsa laajentamispäätöksestä. Vuoden 93 alussa valmistuva uusi sellutehdas kolminkertaistaa tehtaan tuotannon, mikä merkitsee myös Uimaharjuun suuntautuvan raskaan ajoneuvoliikenteen huomattavaa lisääntymistä.

Romppala - Ahveninen maantie 5053 muodostaa läntisen väylän tehtaan puunkuljetuksille. 1989 tiellä liikennöi keskimäärin 10-17 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Tehtaan laajennuttua tiellä arvioidaan liikkuvan keskimäärin 100 raskasta ajoneuvoa/vrk. Raskaan liikenteen huomattavan lisäyksen takia 1984 laaditun esisuunnitelman mukaiset tienparannustoimet todettiin osittain riittämättömiksi. Siihen verrattuna tietä tuli levenyttää, muuttaa sen päällyskennettä kestävämmäksi ja vähentää tien mutkaisuutta, toisin sanoen suorittaa ns. järeää tienparantamista.

Hankkeen jatkosuunnittelu aloitettiin 1989. Suunnittelu päätettiin jakaa kahteen vaiheeseen: Romppala - Enon kunnanraja ja Enon kunnanraja - Ahveninen.



Välillä Romppala - Enon kunnanraja päädyttiin tielinjauksen pitämiseen pääpiirteissään vanhan tien kohdalla. Tämän osuuden tiesuunnitelma vahvistettiin tiehallituksessa toukokuussa 91. Välillä Enon kunnanraja - Ahveninen tarkasteltiin aluksi useita vaihtoehtoja. Alustavien selvitysten jälkeen Venäjänjärven etelä- ja pohjoispuolelta kulkevat vaihtoehdot hylättiin, koska ne todettiin tieverkollisesti ja tienpidon kustannuksiltaan kannattamattomiksi. Ympäristövaikutukset eivät olleet sanottavasti mukana tarkastelussa.

Tiepiiri päätyi selvittämään tarkemmin linjausta, joka noudattelee pääpiirteis-
sään nykyistä tietä Enon kunnanrajalta Paukkajanvaaralle. Välillä Paukkajan-
vaara - Kaltimonlahti linjaus poikkeaa kokonaan nykyisestä tiestä vetäen
uuden tien lähes asumattomaan metsämaisemaan. Välillä Kaltimonlahti -
Ahvenisen kylä linjaus palaa jälleen nykyiselle tielle (kuva 1).

Tätä ehdotusta pidettiin käytännössä ainoana vaihtoehtona, kunnes luonnon-
ympäristö- ja maisemaselvityksen (liite 2) alustavien tietojen perusteella
todettiin tarpeelliseksi tarkastella myös 0 ja 0+ vaihtoehtoja välillä Paukkajan-
vaara - Kaltimonlahti.

Ahvenisen kylän kohdalla keskustelu lähti liikkeelle tiepiirin esityksestä, joka
kulkee osittain yksityisellä kylätiellä ja osittain uudella tienpohjalla kahden
tilan peltojen halki. Kylän kohdalla tämä linjaus lyhentää matkaa n. 400 m,
kokonaisuudessaan ehdotettu linjaus on 3,6 km vanhaa tietä lyhyempi.

3.3 Yhteydenpito sidosryhmiin

Hankkeen tärkeimmät sidosryhmät ovat Enocell Oy, Ahvenisen kyläläiset,
tienvarsiasukkaat, Enon kunta sekä tien nykyiset ja tulevat käyttäjät: etenkin
raskas ajoneuvoliikenne, paikalliset työmatkaliikennöijät ja matkailijat. Sama
henkilö voi kuulua useampaan sidosryhmään ja sidosryhmällä voi olla
keskuudessaan eriäviä mielipiteitä, kuten esim. Ahvenisen kyläläisillä on
kylän läpi kulkevasta linjauksesta.

Sidosryhmistä Enocell Oy on ollut aktiivisesti vaikuttamassa hankkeen
liikkeelleläähtöön tekemällä Pohjois-Karjalan tiepiirille esityksen Romppala -
Ahveninen tien parannuksesta 19.6.1989 päivätyssä kirjeessä. Enon kunta
ei ole ottanut aktiivisesti kantaa hankkeen suunnitteluun.

Maanomistajille tiedotettiin asiasta kirjallisesti ja suullisesti 89/90. Tielain
mukainen kuulutus hankkeen maastotutkimusten aloittamisesta oli nähtävillä
Enon kunnassa marraskuussa 89. Ahvenisen kylän ja tievarren asukkaille
jaettiin tiedote hankkeen suunnittelu- ja mittaustöistä touko- ja joulukuussa
90. Aktiivisesti toimineiden maanomistajien kanssa on neuvoteltu useaan
otteeseen suunnittelun edetessä.

Paikallislehti Karjalan Maa kertoi hankkeesta 6.6.91 hankkeen pääsuunnittelijan ja tiepiirin suunnittelupäällikön haastattelun pohjalta. Artikkelissa esiteltiin yksi linjaus ja korostettiin päätöksenteon kiireellisyyttä.

Tiepiiri järjesti tiedotustilaisuuden Ahvenisella 12.7.91. Tilaisuudessa esiteltiin tiepiirin ehdotus ja kylätoimikunta toi julki oman ehdotuksensa kylän kohdan linjauksesta. Ehdotuksista käytiin vilkasta keskustelua. Tilaisuudessa esiteltiin myös hankkeesta tehtävän ympäristövaikutusten arviointiselostuksen tausta ja jaettiin asukaskyselykaavake kylän kohdan linjauksesta.

Asukaskyselykaavakkeessa kysyttiin kannattaako henkilö

- A) tiepiirin esitystä
- B) tien pitämistä sen entisellä paikalla vai
- C) ehdottaako muuta vaihtoehtoa (joka pyydettiin merkitsemään kaavakkeen sisältämään karttaan).

Tieasiasta järjestettiin toinen kokous kylällä 8.8.91. Kokouksessa pohdittiin aivoriihenomaisesti kunkin vaihtoehdon hyviä ja huonoja puolia. Kokousväki asettui lähes yksimielisesti kylätoimikunnan ehdotuksen taakse. Tien pitämistä entisellään pidettiin kyläläisten kannalta huonoimpana vaihtoehtona.

Ydinkylän alueella sijaitsevien talouksien asukkaita haastateltiin henkilökohtaisesti elokuussa. Haastattelussa kerrottiin suunnittelutilanteesta ja vaihtoehdoista sekä kysyttiin henkilön näkemystä ja mielipidettä asiasta. Haastattelun yhteydessä talouteen jätettiin asukaskyselykaavake, mikäli talon asukkaat eivät olleet sitä vielä täyttäneet. Näin ollen kaikilla ydinkylän alueella sijaitsevilla talouksilla oli mahdollisuus halutessaan ilmaista kirjallisesti mielipiteensä kylän kohdan linjauksesta.

Verrattuna tielain asettamiin velvoituksiin tiedotettiin hankkeesta asukkaille normaalia runsaammin jo jatkosuunnittelun alkuvaiheessa, mm. jakamalla asukastiedotteet kyläläisille.

Henkilökohtaiset haastattelut puolestaan varmistivat kaksisuuntaista tiedonvaihtoa sekä mahdollistivat tiedonvaihdon myös sellaisten henkilöiden kanssa, jotka eivät osallistuneet kokouksiin tai jotka eivät niissä rohjenneet tuoda esiin mielipiteitään.

Yhteydenpidossa koettiin kuitenkin seuraavanlaisia puutteita:

Kauempana kylän keskustasta asujat eivät saaneet vuoden 1990 touko- ja joulukuun asukastiedotteita, joukossa henkilöitä, joiden maille suunniteltu Paukkajanvaara - Kaltimonlahti oikaisu sijoittuu.

Ensimmäisen kyläkokouksen ajankohta 12.7.91 koettiin myöhäiseksi, koska tiepiirin esityksen suunnittelu oli tuolloin edennyt varsin pitkälle ja sitä oli esitelty tiedotusvälineissä (Karjalan Maa 6.6.91) ainoana vaihtoehtona. Myös asukaskysely ja henkilökohtaiset haastattelut olisi asukkaiden mielestä pitänyt toteuttaa huomattavasti aikaisemmin.

Kylätoimikuntaan ei oltu yhteydessä ennen ensimmäistä kyläkokousta.

Mikäli oikaisu välillä Paukkajanvaara - Kaltimonlahti toteutuu, merkitsee se vanhan tien muuttumista suurelta osin yksityiseksi. Tästä ei tiedotettu tienvarren asukkaille ennen kuin asia nousi esille kyläkokouksissa.

YVA-menettelyn näkökulmasta arvioituna suunnittelun alkuvaiheen tiedottaminen oli viranomaisluonteista ja enimmäkseen yksisuuntaista. Kesän 91 yhteydenpito asukkaisiin vastasi enemmän YVA-menettelyn tunnuspiirteitä kaksisuuntaisesta tiedonvaihdosta ja kansalaisten osallistumismahdollisuuksien helpottamisesta. Puutteena oli kuitenkin yhteydenpidon myöhäinen ajankohta verrattuna pitkälle edenneeseen suunnitteluun.

4 HANKKEEN SEUDULLINEN ASEMA

Hankkeella on seudullista merkitystä:

- Uimaharjuun suuntautuvan puunkuljetuksen
- matkailun
- Lieksan kaupungin ja Enon kunnan läntisten yhteyksien kannalta.

Tieyhteys välillä Romppala - Ahveninen on tärkeä läntinen väylä Enocell Oy:n puunkuljetuksille. Tien parantaminen nopeuttaa yhteyttä ja mahdollistaa tien jatkuvan käytön myös talvella ja kelirikkoaikana. Puunkuljetusten kustannukset pienenevät ja tien liikenneturvallisuus paranee.

Ahveninen sijaitsee maantieliikenteen solmukohdassa Pohjois-Karjalan merkittävien matkailukohteiden Kolin, Ilomantsin, Lieksan ja Patvinsuon välissä. Hyvä sijainti yhdistettynä ympäröivään vesistöön ja kauniisiin maisemiin tarjoavat luontaiset edellytykset matkailun kehittämiseksi.

Ahvenisen matkailun kehittäminen nostettiin esille jo 1972 Pielisen altaan esisuunnitelmassa, jossa hahmoteltiin Pielisen matkailun kokonaisvaltaista kehittämistä. Nurmesta, Kolia, Lieksaa ja Ahvenista esitettiin alueen matkailullisiksi painopisteiksi. Ahvenisen osalta suunnitelmat ovat toistaiseksi kokonaan toteutumatta.

Ahvenisen matkailun kehittäminen on noussut uudelleen ajankohtaiseksi Kolin suunnitelmien yhteydessä. Tavoitteena on kehittää Koli - Ahveninen aluetta kokonaisuutena sekä valtakunnallisesti että kansainvälisesti merkittäväksi matkailualueeksi. Suunnittelualue rajautuu etelässä Romppala - Ahveninen maantiehen. Ahvenisen kylä kuuluu suunnittelualueeseen.

Romppala - Ahveninen maantien 5053 parantaminen tukee Koli - Ahveninen alueen matkailun edistämistä. Esimerkiksi matkailullisesti tärkeä Ilomantsi - Koli yhteys paranee ja Ahvenisen sijainti liikenteellisessä solmukohdassa otollisena matkailijoiden pysähdyspaikkana korostuu. Tiehanke ei näin ollen ole ristiriidassa seudullisten suunnitelmien ja kaavoituksen kanssa. Toisaalta juuri hankkeen seudullisen merkityksen takia olisi ollut toivottavaa kytkeä sen suunnittelu läheisesti niin alueen kaavoitukseen kuin matkailun kehittämissuunnitelmiin.

Hanke parantaa Lieksan kaupungin ja Enon kunnan läntisiä yhteyksiä.

5 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Ympäristövaikutusten arvioinnissa hanke käsitellään kahdessa osassa:

- Paukkajanvaara - Kaltimonlahti (Enon kunnanraja - Ahvenisen kylä)
- Ahvenisen kylän kohta.

Välillä Paukkajanvaara - Kaltimonlahti ehdotettu linjaus kulkee selkeästi luonnonympäristössä, kun taas kylän kohdalla kysymys on tien sovittamisesta rakennettuun ympäristöön ja kulttuurimaisemaan. Tästä johtuen tien aiheuttamat vaikutukset näillä osuuksilla ovat hyvin erilaisia.

5.1 Paukkajanvaara - Kaltimonlahti

Paukkajanvaara - Kaltimonlahti välisen osuuden nykytila ja suunnitellun linjauksen vaikutukset luonnonympäristöön ja maisemaan selvitettiin toimeksiantona Pohjois-Karjalan vesi- ja ympäristöpiirissä. Paukkajanvaara - Kaltimonlahti osuuden nykytilan kuvaus ja vaikutukset luonnonympäristöön ja maisemaan käsitellään täten liitteessä 2.

Suunnitellun linjauksen haitallisten vaikutusten takia luonnonympäristö- ja maisemaselvityksessä tarkastellaan myös alustavasti 0+ vaihtoehdon vaikutuksia. 0+ vaihtoehdon vaikutukset todetaan huomattavasti pienemmiksi ja vähemmän haitallisiksi kuin suunnitellun linjauksen vaikutukset. Selvitys suosittelee 0+ vaihtoehdon tarkempaa tutkimista.

Suunnitellulla linjauksella on seuraavanlaisia **palkallisia vaikutuksia asukkaisiin ja yhdyskuntarakenteeseen**:

- uusi kulkuyhteys helpottaa maanomistajien liikkumista alueella ja saattaa lisätä maan arvoa
- vanha tie välillä Paukkajanvaara - Enonvaara muuttuu uuden linjauksen myötä yksityiseksi ja syntyy uusi yksityistierasite.

5.2 Ahvenisen kylän kohta

Nykytilan kuvaus

Ahvenisen kylämaisema on kokonaisuudessaan monipiirteinen kulttuuri- maisema, johon sisältyy yksittäisiä maisemallisesti merkittäviksi luokiteltuja alueita.

Kylän maisemalliset erityispiirteet aiheutuvat sen sijainnista vesistön ja harjujakson leikkauskohdassa. Kylän pohjoisosalle antaa leimaa Ahvenisen-virran ja Laukkalansaaren monimuotoinen ja arvokas vesi- ja harjumaisemakokonaisuus. Idässä maisema rajautuu metsäiseen harjuselänteeseen, länsiosaa hallitsee viljelysmaiden muodostama avoin tila. Peltoalueen pohjoisreunassa kulkee maisemallisesti kaunis ja ympäristöönsä hyvin sopiva Ahvenisen kylätie.

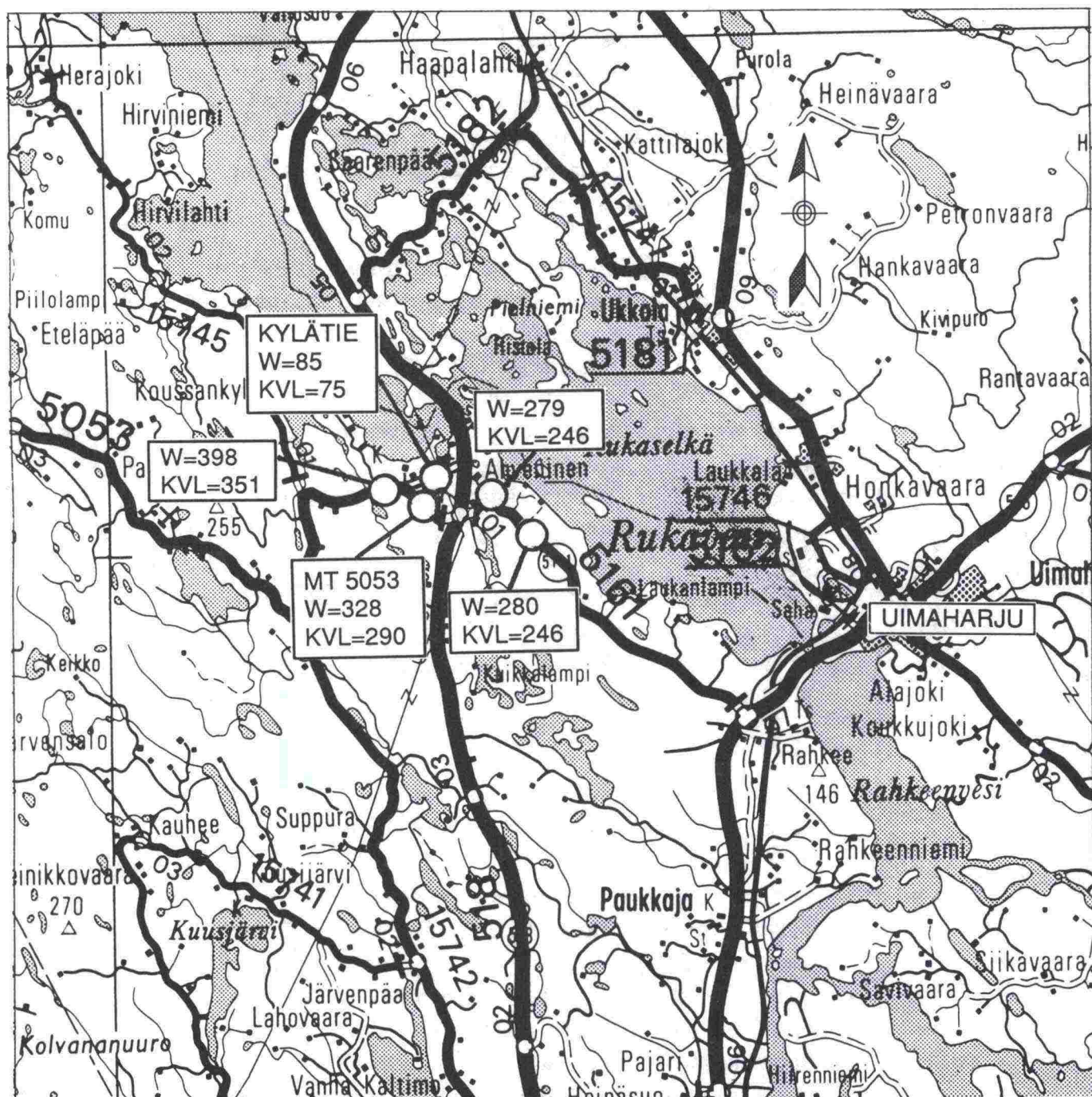
Kylän poikki kulkee etelä-pohjoissuunnassa maantie 513 Joensuusta Lieksaan. Lännestä tuleva maantie 5053 kulkee kylän eteläpuolitse muodostaen yhteyden välillä Romppala -Uimaharju. Yleisestä tiestä haarautuu ennen ydinkylää 1,2 km pitkä yksityinen kylätie viistosti pohjoiseen.

Kylän vanha asutus on keskittynyt em. teiden muodostaman kolmion seutuville, uusi asutus ala-asteen läheisyyteen. Varsinaista taajamaa kylällä ei ole. Kylän keskiosa on enimmäkseen maatalousmaata.

Seutukaavassa Ahveninen on merkitty enimmäkseen kyläalueeksi, Luotsinniemen osalta virkistyskäyttöalueeksi. Joensuun seudun uudessa seutukaavaehdotuksessa osittain kylään kuuluva, Ahvenisen sillan pohjoispuolella sijaitseva Laukkalansaari esitetään muutettavaksi virkistysalueesta matkailualueeksi. Ahvenisen alueella ei ole muita kaavoja. Kunta harkitsee osayleiskaavan tekoa.

Ahvenisen kylä kuuluu Koli - Ahveninen alueeseen, jolle ollaan laatimassa kokonaisvaltaista matkailun kehittämissuunnitelmaa. Koli - Ahveninen alueen suunnittelukilpailussa Ahveniselle ehdotettiin mm. kauttakulkuliikenteen pysäytys- ja palvelupaikkaa sekä veneily- ja melontakeskusta. Suurin osa matkailupalveluista tulee todennäköisesti sijoittumaan Laukkalansaareen. Matkailusuunnitelmien toteutuminen edesauttaa palveluiden, ainakin kaupan, palaamista kylälle. Lieksan ja Romppala - Ahveninen tien risteys on todennäköisin paikka palveluiden sijoittumiselle. Risteyksen mahdollisesti huomattavaakin vaikutusta kylärakenteeseen olisi ollut toivottavaa pohtia osayleiskaavatyön yhteydessä. Koska osayleiskaavan laatiminen on vasta vireillä, tulee kaava sopeutumaan tehtyyn tieratkaisuun eikä päinvastoin.

Ahvenisen vaalipiirin alueella asui lokakuussa 1990 226 ihmistä. Poikkeuksellista Ahvenisella on runsas uudisasutus. Vuoden 87 jälkeen kylälle on muuttanut 11 perhettä, joista suurin osa on lapsiperheitä. Enon kunta harkitsee 4-5 uuden tontin kaavoittamista. Suurin osa uusista asukkaista on muuttanut Ahveniselle Uimaharjasta tai Enosta. Heitä ovat Ahveniselle houkutelleet erityisesti vesistön ja luonnon läheisyyden tarjoamat edut ja lasten turvallinen kasvuympäristö.



LIIKENNEMÄÄRÄKARTTA

AHVENISEN KYLÄTIEN ja maantien 5053 liikennemääräkartta.

Laskennat suoritettu mikroaaltokoneilla.

Laskenta-aika 21.-29.08.1991

W = laskentaviikon keskimääräinen vrk-liikenne

KVL = laskentavuoden keskimääräinen vrk-liikenne

Kyläläisten tärkeimmät elinkeinot ovat maa- ja metsätalous sekä Uimaharjussa ja Enossa sijaitsevat työpaikat, joista Enocell Oy on suurin työnantaja. Kylällä on ala-aste, jonka tulevaisuus näyttää tällä hetkellä turvatulta. Koulussa on n. 30 oppilasta. Muita palveluita kylällä ei ole lukuunottamatta Ahvenisen sillan pysähdyspaikalla kesäisin toimivaa elintarvikekioski-kahvilaa. Kyläläiset asioivat enimmäkseen Uimaharjussa ja Enossa.

Kylän kohdan moottoriliikennemäärät selviävät kuvasta 2.

Romppala - Ahveninen tien suunnasta tärkeimmät kyläläisten kulkureitit ovat yleistä tietä pitkin Uimaharjuun ja Enoon. Kevyt liikenne käyttää sekä yleistä tietä että yksityistä kylätietä, kesällä etenkin kylätietä sillan pielessä olevan kioskin ja Laukkalansaaren uimarannan houkuttelemana. Maatalousajoneuvoja kylällä liikkuu enää vähän, koululaisliikenne tulee sen sijaan ottaa huomioon. Romppala - Ahveninen tien liikennemäärät ovat lisääntyneet vuodesta 89. Myös kylätien kauttakulkuliikenne on lisääntynyt, vaikka tie on huonokuntoinen; Romppalasta Lieksaan päin ajettaessa kylätie lyhentää matkaa ja on maisemallisesti selvästi kauniimpi kuin yleinen tie.

Kylän kohdan liikenneongelmat liittyvät ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen. Raskas liikenne mutkaisella Uimaharjun tiellä koetaan suureksi vaaratekijäksi niin henkilöauto- kuin kevyelle liikenteelle. Yksityisen kylätien huono kunto haittaa ennen kaikkea sen varren asukkaita. Tie on erityisen huonokuntoinen kelirikkoaikana, talvella sen aurauksessa on ajoittain ongelmia, ja keväällä ja kesällä tiestä aiheutuu pölyhaittaa. Tien kauttakulkuliikenne koetaan kohtuuttoman suureksi, koska sitä ylläpidetään yksityisesti. Osakkaiden tiemaksut ovat kuitenkin pienehköjä, n. 20-300 mk/vuosi. Tien perusteellinen pohjakunnostus tulisi sen sijaan osakkaille kalliiksi, koska tien pohja on osittain savimaata. 1990 tiehoitokunta sai valtionapua n. 2000 mk. Hoitokunnassa on eriäviä näkemyksiä, mikä on osaltaan vaikeuttanut tien hoitoa.

Kyläläiset odottavat tiehankkeelta parannusta kylän kohdan liikenneoloihin. Erityisesti toivotaan Uimaharjuun suuntautuvien työ- ym. matkojen liikenneturvallisuuden kohentumista, sekä kevyen liikenteen liikenneturvallisuudesta huolehtimista. Useat kyläläiset ovat ehdottaneet kylälle kevyen liikenteen väylää. Myös kylätien huonokuntoisuuden ja yksityistierasitteen poistumista toivotaan.

Vaihtoehdot ja niiden ympäristövaikutukset

Kylän kohdalla on esillä viisi vaihtoehtoa: 0 vaihtoehto eli tien pitäminen täysin entisellään, 0+ vaihtoehto eli nykyisen tien parantaminen, sekä vaihtoehdot I, II ja III.

Kukin vaihtoehto on tarkoitus toteuttaa niin, että tien leveys on 7 m, jolloin tiealueen leveys pientareineen ja ojineen on kokonaisuudessaan n. 20 m. Koulun tienhaarasta Lieksantielle tien leveydeksi suunnitellaan 8 m kevyen liikenteen turvallisuuden takia. Koska liikennemäärät ovat suhteellisen pieniä, erillistä kevyen liikenteen väylää ei ole suunnitteilla.

Lääkintöhallituksen ohjearvojen mukaan melutaso ei saisi olla ulkona asunto-alueilla yli 55 dB. Kylän kohdan liikenne-ennusteiden mukaan arvioitu melutaso tulee jäämään alle 55 dB. Kaikissa vaihtoehdoissa etenkin lisääntyvä raskas liikenne tulee kuitenkin lisäämään melua ja vähentämään sekä asumisen että tiellä liikkumisen viihtyvyyttä.

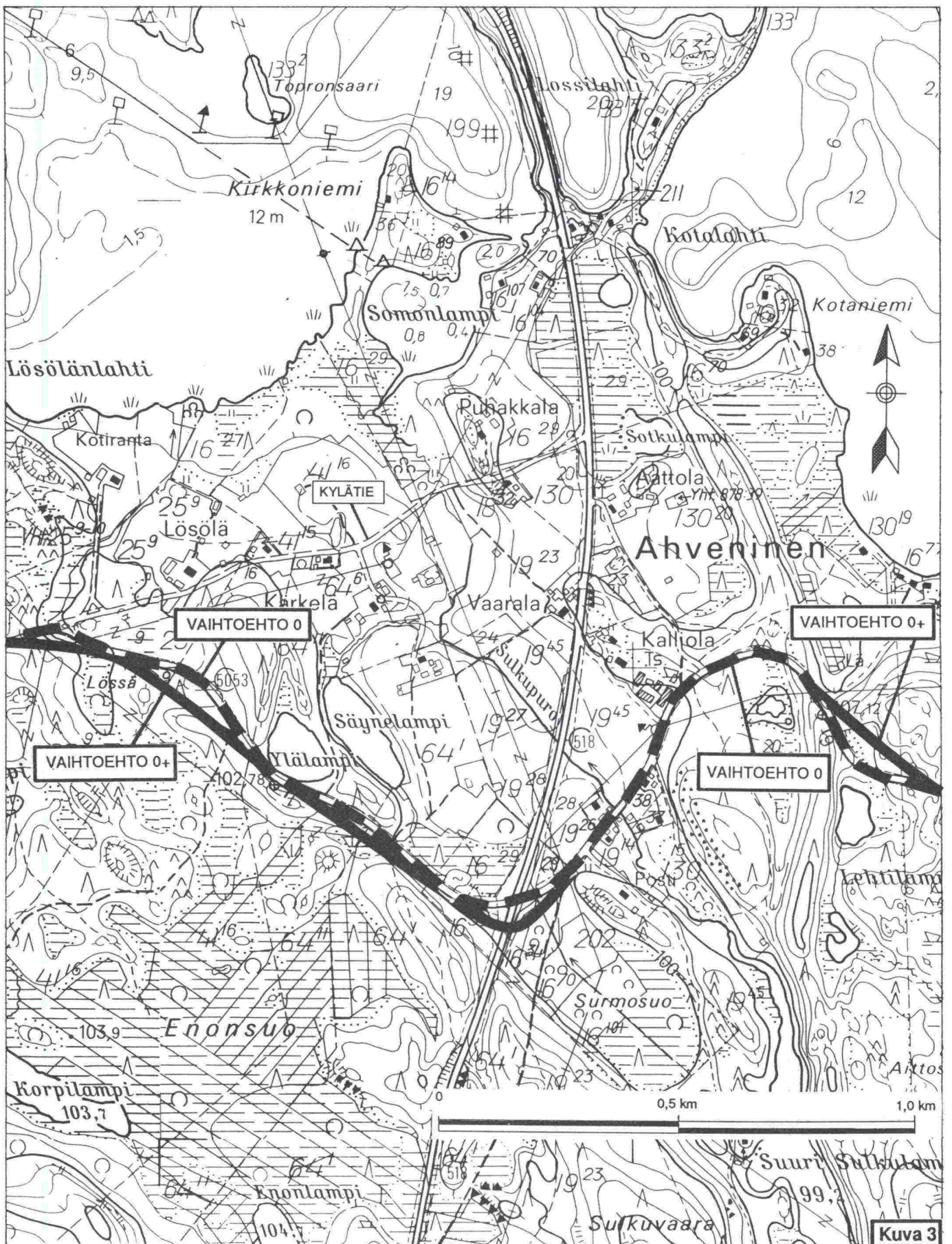
Seuraavassa kuvataan kukin vaihtoehto, luettelonomaisesti vaihtoehdon myönteiset (+) ja kielteiset (-) vaikutukset, sekä asukkaiden vaihtoehdosta esittämä mielipide.

0 VAIHTOEHTO:

nykyisen tien pitäminen entisellään.

Lieksan risteyksen länsipuoleinen osa nykyistä tietä on päällystämätöntä. Tie sivuaa lähdeperäistä Ylälampea, muuten tietä reunustaa metsämaisema. Tämän osuuden varrella ei ole asutusta. Lieksan risteykseen tie tulee vinossa kulmassa. Risteyksen itäpuolella tie on päällystetty. Sen välittömässä läheisyydessä on kolme taloa; kahden talon asukkaat ovat eläkeläisiä, yhdessä talossa asuvat vanhemmat ja 14- ja 18-vuotiaat lapset. Tiellä on kahden varastorakennuksen ja pihakoivujen rajaama kapeikko. Tien loppuosuutta hallitsee jyrkkä mutka.

- + ei vaikuta maisemaan
- + kylärakenne pysyy entisellään
- + Lieksan tien länsipuolella ei häiritsevää vaikutusta asukkaisiin
- + tien varren asukkaat ovat tottuneet liikennemeluun, jolloin melutason muutos on suhteessa pienempi
- + säilyttää kylätien
- + antaa jatkoaikaa tielinjauksen suunnittelulle, jolloin mm. lisääntyvän raskaan liikenteen vaikutukset havainnollistuvat kyläläisille ja tiesuunnittelu voidaan kytkeä alueen kaavoitukseen ja matkailun kehittämissuunnitelmiin.
- tie on kapea ja mutkainen, jolloin lisääntyvä liikenne heikentää liikenneturvallisuutta entisestään
- Lieksan tien risteyksen liikenneturvallisuus on heikko
- etenkin raskaiden ajoneuvojen liikennöitävyys on heikko
- kevyen liikenteen liikenneturvallisuus ja kulkuviihtyvyys on huono



- vaihtoehto on pitempi ja hitaampi
- yksityistien huonokuntoisuuden ongelmat säilyvät
- suolaus vaikuttaa mahdollisesti haitallisesti Ylälampeen
- meluhaitta tienvarren asukkaille
- jos tilanne jätetään nyt ennalleen, niin tienparannus kylän kohdalla saattaa siirtyä useiksi vuosiksi eteenpäin

Asukkaat pitävät 0 vaihtoehtoa yksimielisesti huonona, koska nykytilanne koetaan ongelmalliseksi ja liikenteen lisääntyessä ongelmat pahenevat entisestään. Mikäli kylän kohdan tielinjausta ei ratkaista nyt, pelkäävät kyläläiset asian hautautuvan vuosiksi eteenpäin.

0+ VAIHTOEHTO:

nykyisen tien parantaminen pääasiassa vanhaa linjausta noudatellen.

Tien alkuosuuden leventäminen ja mutkien oikaisu on maaston puolesta helpohkoa. Lieksan tien risteys tulee muuttaa suorakulmaiseksi. Kahden talon välisen kapeikon kohdalla tien leventäminen merkitsee vanhojen pihakoivujen kaatamista. Loppuosan mutkaa voidaan loiventaa vain vähän, mikäli Lehtilampien vasemmalla puolella olevaan harjumuodostumaan ei kosketa.

Paikallisten asukkaiden näkökulmasta katsottuna 0+ vaihtoehdon olisi suotavaa sisältää myös ehdotus kylätien kunnan parantamisesta. Vaihtoehtoon tulisi sisällyttää esimerkiksi neuvottelut kunnan tai tiepiirin kanssa tien kunnostamisesta. Kylätie on erityisesti matkailijoiden ja kesämökkiläisten suosima, mikä tukee sen kunnostamista yhteisin varoin.

Tien liikenneturvallisuus paranee jonkin verran vaihtoehtoon 0 verrattuna. Risteyksen liikenneturvallisuus paranee. Mikäli kylätien kunnan parantaminen voidaan sisällyttää vaihtoehtoon, jakautunevat kylän kohdan liikennevirrat selkeämmin kahdelle tielle: raskas liikenne ohjautuu ennen kaikkea nykyiselle tielle ja kylätie jää matkailijoiden, kesämökkiläisten ja kevyen liikenteen käyttöön. Muilta osin vaikutukset ovat lähes samat kuin vaihtoehdossa 0.

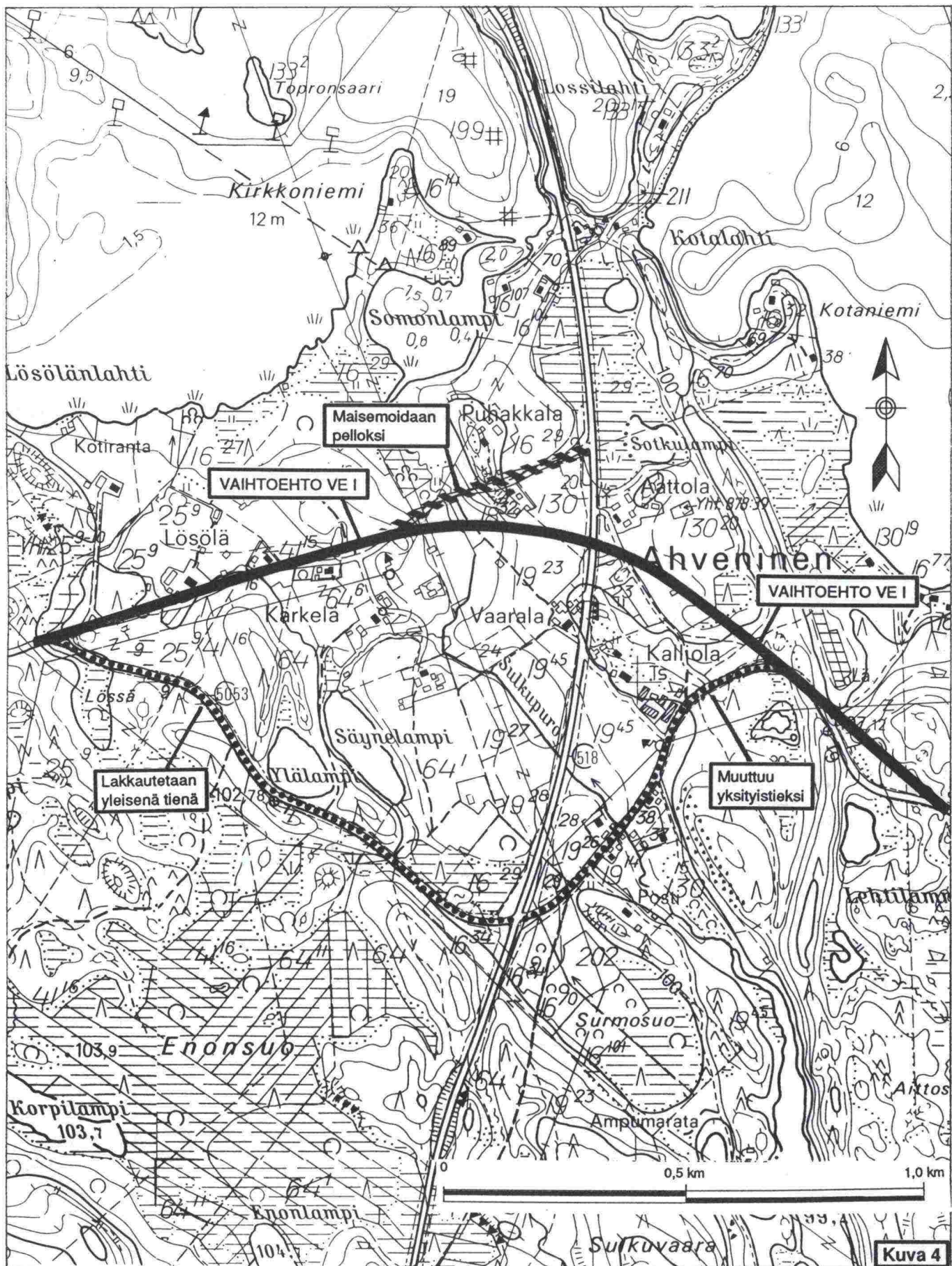
Kirjallisia asukaskyselykaavakkeita palautettiin 32 kappaletta. Näistä kuusi asetti 0+ vaihtoehdon ykkössijalle. Niiden kyläläisten, jotka kannattavat ensisijaisesti vaihtoehtoa II, mielipiteet jakautuvat: heistä noin puolet pitää 0+:aa toiseksi parhaana vaihtoehtona toisen puolen pitäessä sitä 0 ve:n jälkeen huonoimpana vaihtoehtona.

Kannanotoissa 0+ vaihtoehdon hyvinä puolina tuotiin esiin erityisesti peltojen, kylämaiseman ja kylärakenteen säilyminen. Vastustajien perusteluissa korostuvat vaihtoehdon huono liikenneturvallisuus ja kylätien huonokuntoisuuden jääminen ennalleen. Osa kylätien hoitokunnan osakkaista vastustaa voimakkaasti tätä vaihtoehtoa.

VAIHTOEHTO I

Vaihtoehto I noudattelee kylätietä n. 700 m, minkä jälkeen linjaus kulkee Vaaralan ja Aattolan tilan peltojen halki. Vaihtoehto palaa nykyiselle tielle Lehtilampien kohdalla sijaitsevan sorakuopan paikkeilla. Sorakuoppa maise-
moidaan. Siltä osin kuin linjaus poikkeaa vanhalta kylätieltä, kylätie esitetään lakkautettavaksi ja maisemoitavaksi pelloksi. Kylän kohdan nykyinen yleinen tie lakkautetaan yleisenä tienä. Lieksan risteuksen itäpuolelle n. 800 m pituiselle osuudelle syntyy yksityistien hoitokunta. Mikäli tien asumattomalle alkuosuudelle ei muodostu yksityistien hoitokuntaa, on mahdollista että se poistuu kokonaan käytöstä.

- + suoraviivaisuutensa takia tien liikennöitävyys on erinomainen
- + tien leventämiselle ei ole esteitä, jolloin päällysteen leveydeksi saadaan haluttaessa koko kylän osuudelta 8 m. Tämä lisää etenkin kevyen liikenteen turvallisuutta
- + maasto on helppoa tien rakentamisen kannalta
- + rakentamiskustannuksiltaan edullinen vaihtoehto
- + Uimaharjuun suuntautuva työmatka- ym. liikenne nopeutuu
- + nykyinen yksityistierasite ja kylätien huonokuntoisuuden ongelmat poistuvat
- + kahden tien välinen risteys on otollinen paikka palveluille. Tässä vaihtoehdossa risteys sijoittuu melko lähelle Laukkalansaarta, jonne on alustavasti suunnitteilla matkailupalveluja. Mahdolliset matkailupalvelut tukevat kyläläisten tarpeita, esim. kaupan perustamista. Risteykseen sijoittuvat palvelut olisivat helpohkosti niin matkailijoiden kuin kyläläisten saavutettavissa.
- suuri vaikutus kylämaisemaan
- voimakas vaikutus kylärakenteeseen, etenkin jos risteuksen ympärille syntyy palvelutoimintoja
- tielinjan alle jää paljon maatalousmaata
- kylätien häviäminen
- suora tie mahdollistaa suuremman nopeuden ja lisää taipumusta ylinopeuksiin. Suoruus saattaa heikentää Lieksan risteuksen liikenneturvallisuutta sekä kevyen liikenteen kulkuviihtyvyyttä
- lähellä sijaitseva kalliioleikkaus heikentää näkyvyyttä Lieksan tien risteyksessä



- meluhaitta tienvarsiasukkaille
- uuden yksityistierasitteen syntyminen.

32 palautetusta kyselystä kahdeksassa asetettiin vaihtoehto I ykkössijalle. Niiden kyläläisten, jotka kannattavat ensisijaisesti vaihtoehtoa II, mielipiteet jakautuvat: heistä noin puolet pitää tätä vaihtoehtoa toiseksi parhaana ja noin puolet huonoimpana vaihtoehtona. Vaihtoehdon hyvinä puolina korostettiin liikenteen sujuvuutta ja kylätien ongelmien poistumista. Vaihtoehdon vastustajien keskeisimmät perustelut ovat maatalousmaan menetys ja peltojen pirstoutuminen sekä suuri vaikutus kylän ilmeeseen. Vaaran tilan perilliset vastustavat vaihtoehtoa voimakkaasti.

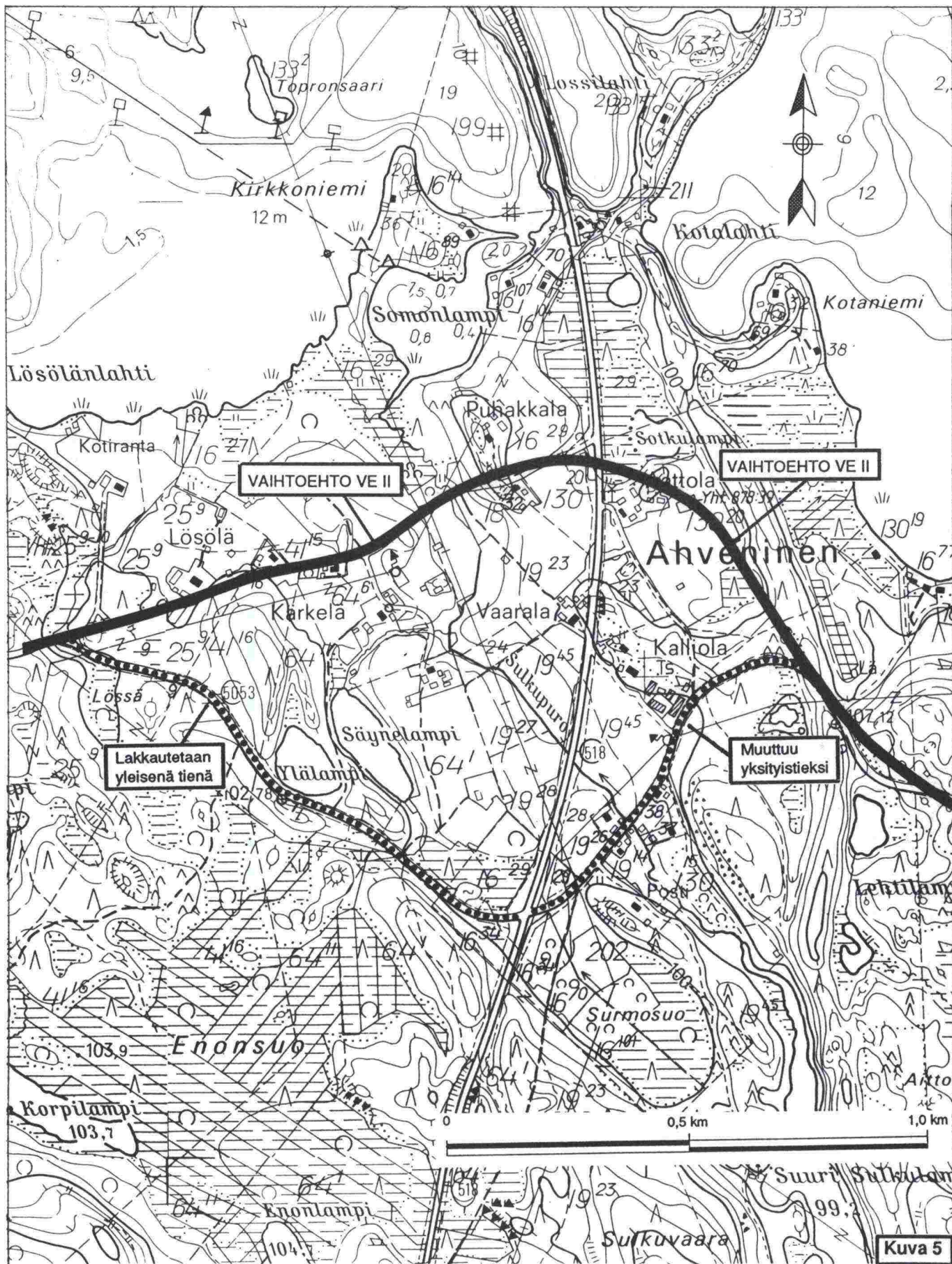
VAIHTOEHTO II

Vaihtoehto on syntynyt kylätoimikunnan 12.7.91 tekemän esityksen perusteella. Alkuperäinen esitys pysytteli kokonaisuudessaan kylätien pohjalla. Lieksan tien itäpuolella ehdotus kulki aivan Sotkulammen reunaa sivuten. Vino risteyskulma Lieksan tien kanssa ja liian jyrkän mutkan syntyminen pakottivat muokkaamaan kylätoimikunnan ehdotusta joiltain osin.

Vaihtoehto noudattelee pääpiirteissään kylätien pohjaa Lieksan tielle saakka. Lieksan risteyskulman itäpuolella vaihtoehto kulkee n. 50 metrin matkalla Sotkulampea ympäröivän pehmeikön poikki, leikkaa harjukumpareta ja kaartaa laitimmaisena peltolohkon poikki seuratakseen harjumuodostuman reunaa. Linjaus palaa vanhalle tielle sorakuopan paikkeilla kuten ve I.

Sotkulampi ja sitä ympäröivä suo ja harjumuodostumat ovat luonnonmaisemana arvokas kokonaisuus. Sotkulampi on paikallisesti merkittävä lintujen pesimäpaikka.

- + koska vaihtoehto noudattelee pääpiirteissään olevaa tietä, se vaikuttaa vähemmän kylän rakenteeseen ja kulttuurimaisemaan kuin ve I
- + halkoo vähemmän peltoja kuin ve I
- + tien leventämiselle ei ole esteitä
- + melko suora, jolloin liikennöitävyys on melko hyvä
- + hyvä näkyvyys Lieksan tien risteyksessä
- + Lieksan tien itäpuoleinen mutka toimii hidasteena ennen risteystä, mikä mahdollisesti parantaa risteyskulman turvallisuutta
- + syntyvä risteys sijaitsee lähellä Laukkalansaarta: otollinen paikka palvelujen syntymiselle
- + nykyinen yksityistierasite ja kylätien kunto-ongelmat poistuvat
- + asukaskyselyn perusteella paikallisten tämänhetkisiä tarpeita parhaiten palveleva vaihtoehto.



Kuva 5

- tien rakentaminen vaikeaa pehmeikön takia. Pehmeikön syvyys on suurimmillaan 7-8 m
- suuri vaikutus luonnonarvoihin, erityisesti Sotkulammen luonnonmaisemakokonaisuuteen
- tien rakentaminen edellyttää kallioleikkauksia Puhakkalan kalliokumpareen kohdalla. Kalliokumpare on maisemallisesti merkittävä
- Lieksan tien itäpuoleinen mutka heikentää liikennöitävyyttä ja mahdollisesti liikenneturvallisuutta
- hävittää kylätien
- meluhaitta tienvarsiasukaille
- uuden yksityistierasitteen syntyminen
- korkeat rakentamiskustannukset (pehmeikön ylitys).

Kyläläisten kannanotoissa vaihtoehto II on saanut selvän ykkössijan. Kylätöimikunta on asettunut virallisesti ehdotuksen kannattajaksi. 17:ssä asukas-kyselyssä vaihtoehtoa II pidettiin parhaimpana. Vaihtoehtoon II suurimpina etuina kyläläiset pitivät peltokokonaisuuksien sekä kylämaiseman ja -rakenteen säilymistä, hyvää näkyvyyttä Lieksan tien risteyksessä sekä kylätien ongelmien poistumista. Sotkulammen luonnonmaisemakokonaisuutta kyläläiset eivät pidä kovin merkittävänä.

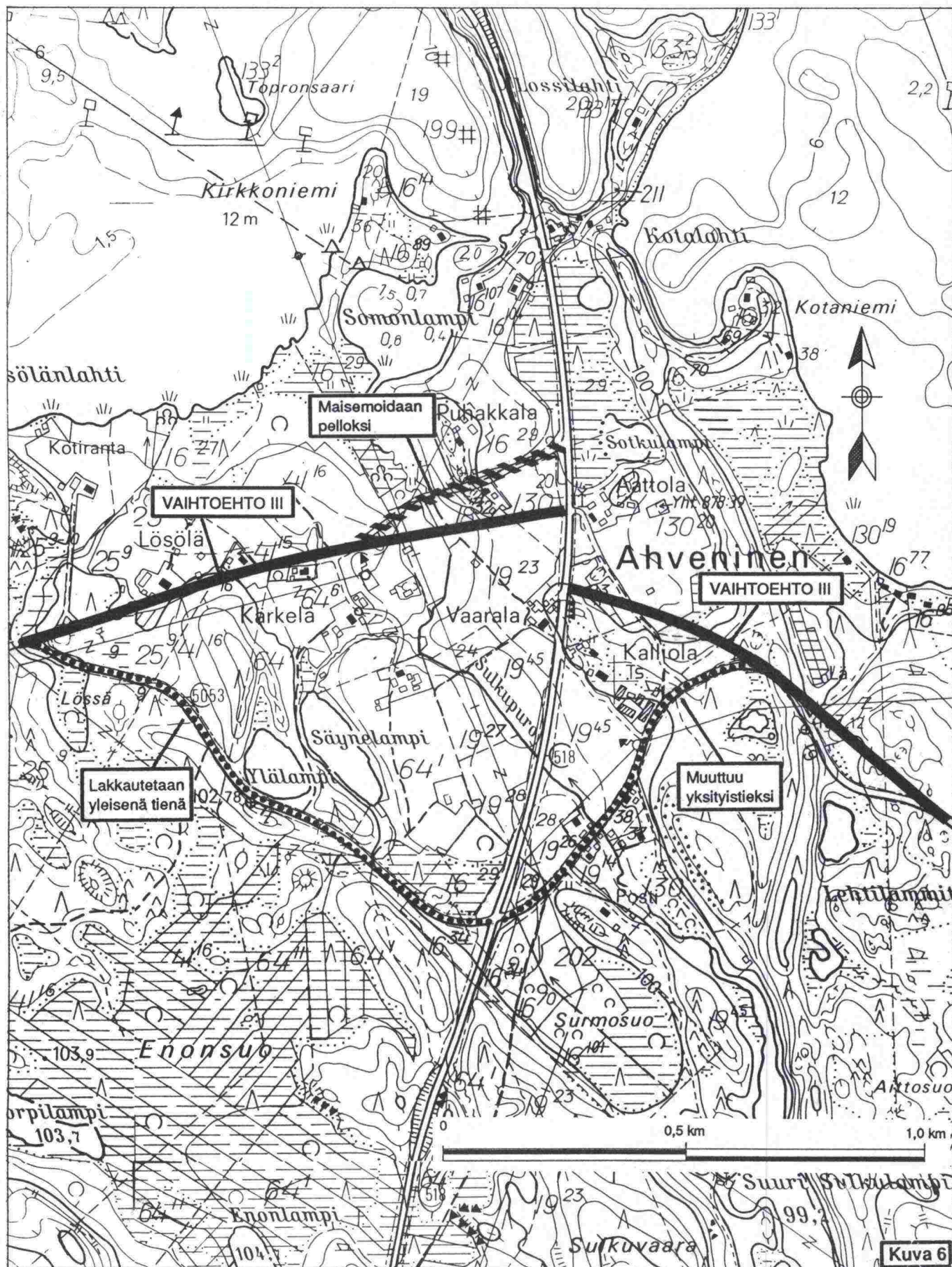
VAIHTOEHTO III

Vaihtoehto III on Lieksan tien länsipuolella lähes sama kuin vaihtoehto I. Lieksan tien risteys on järjestetty ns. porrastettuna risteysenä, joka muodostuu kahdesta T-risteystä. T-risteysien välillä liikenne kulkee Lieksan kantatietä pitkin n. 100 m. Ensimmäinen T-risteys sijaitsee lähes samalla kohdalla kuin vaihtoehtoon I risteys, toinen T-risteys sijoittuu kallioleikkauksen kupeeseen.

Vaikutukset ovat lähes samat kuin vaihtoehtossa I. Vaihtoehtoon I verrattuna

- + Aattolan tilakokonaisuus säilyy lähes ehjänä
- + vaikutus kulttuurimaisemaan on jonkin verran pienempi
- + risteysturvallisuus on mahdollisesti parempi
- liikenteen sujuvuus on porrastuksen takia hieman heikompi
- Kalliolan tilan kahden talouden meluhaitat lisääntyvät.

Tämä vaihtoehto nousi esille sen jälkeen kun kyläkokoukset, haastattelut ja asukaskysely oli toteutettu. Näin ollen seuraava arvio asukasmielipiteestä perustuu muutamiin satunnaisiin yhteydenottoihin kyläläisten kanssa sekä keskusteluun Kalliolan tilan toisen perheen kanssa.

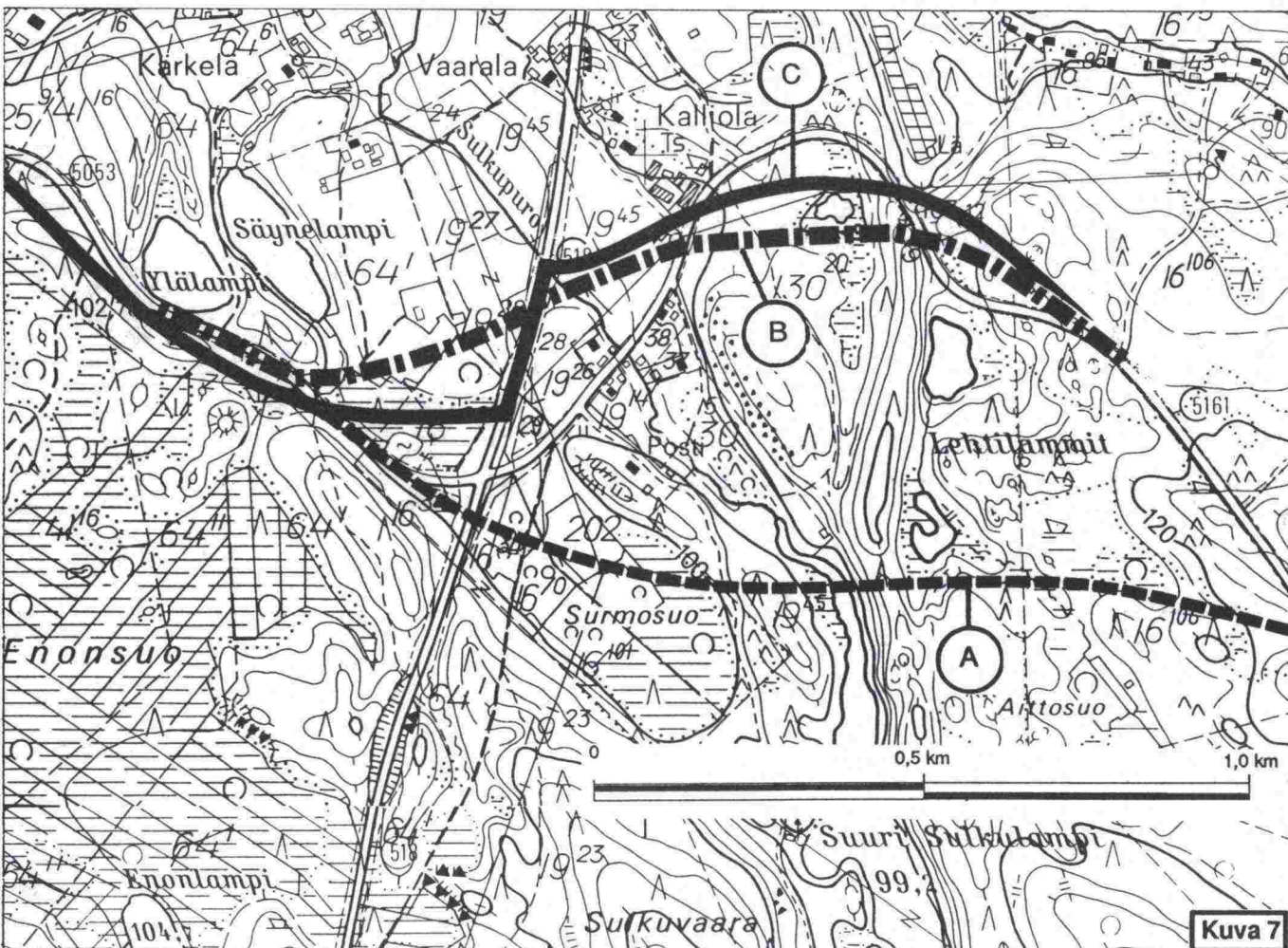


Vaihtoehdon maisemallista paremmuutta ei pidetä merkittävänä verrattuna mahdolliseen liikenteen sujuvuuden heikkenemiseen. Kommentti "...sittenhän se raskas liikenne vasta kylällä jurruttaakin", kuvanee jossain määrin mielipiteitä. Aattolan perikunnalle vaihtoehto on selvästi edullisempi kuin vaihtoehto I.

MUUT MAHDOLLISET VAIHTOEHDOT

Esitetyt muut mahdolliset vaihtoehdot ovat kuvan 7 luonnosten mukaisia. Luonnos A on ollut esillä alustavissa suunnitelmissa, mutta se päätettiin jättää pois jatkotarkasteluista harjukokonaisuuden rikkoutumisen takia. Useat haastatellut kyläläiset toivoivat tämän vaihtoehdon tutkimista.

Luonnokset B ja C nousivat esille luonnonympäristö- ja maisemaselvityksen pohjalta. Selvityksen mukaan luonnoksesta C aiheutuvat vaikutukset maisemaan ja luonnonarvoihin olisivat selvästi vähemmän haitallisia kuin vaihtoehtojen I, II ja III vaikutukset. Luonnos B merkitsisi harjumuodostuman melko rajua leikkaamista. Mikäli suunnitteluun varataan lisää aikaa, tulisi ainakin luonnoksen C suuntainen vaihtoehto ottaa tarkasteltavaksi.



6 KYLÄN KOHDAN VAIHTOEHTOJEN VERTAILU

6.1 Vertailun perusteet

Merkittävimpinä vaikutuksina kylän kohdan vaihtoehtojen tarkastelussa ovat esille nousseet vaikutukset liikenneturvallisuuteen, liikennöitävyyteen, kylämaisemaan, kylärakenteeseen, luonnonarvoihin, maatalouden harjoittamismahdollisuuksiin ja tien rakentamiseen ja kunnossapitoon.

Vertailtaessa eri vaihtoehtoja on tärkeää määritellä tavoitetaso - perusteet mihin vaihtoehtoja vertaillaan. Puhuttaessa vaikutuksista kylämaisemaan voi tavoitteena olla kylämaiseman säilyttäminen muuttumattomana tai esim. sen uudenaikaistaminen. Ahvenisen kylän kohdalla 0 ja 0+ vaihtoehdot ovat parhaita, jos tavoitteena on kylämaiseman säilyttäminen muuttumattomana. Mikäli tavoitteena on kylämaiseman uudenaikaistaminen, 0 ja 0+ vaihtoehdot ovat sen sijaan huonoimpia.

Vertailussa tarkastellaan vaihtoehtoja 0, 0+, I, II ja III. Selvityksen loppuvaiheessa esille nousseita muita vaihtoehtoja ei ole tutkittu riittävästi, jotta ne olisi voitu ottaa mukaan vertailuun.

6.2 Eri vertailutekijät

Liikenneturvallisuus

Tavoitteena on raskaan liikenteen, henkilöautoliikenteen ja kevyen liikenteen mahdollisimman hyvä liikenneturvallisuus.

Moottoriajoneuvojen liikenneturvallisuuden kannalta vaihtoehdot I ja III ovat parhaita. Tämä sillä edellytyksellä, että ve I:n yksityiskohtaisessa suunnittelussa risteyksen näkyvyyttä parannetaan. Vaihtoehto II ei ole merkittävästi huonompi. Etenkin jyrkän mutkan takia vaihtoehdot 0 ja 0+ ovat selvästi huonompia.

Kevyen liikenteen liikenneturvallisuuden kannalta vaihtoehtojen edullisuusjärjestystä on hieman vaikeampi arvioida. Järjestys on todennäköisesti sama. 0 ja 0+ vaihtoehtojen edullisuutta parantaa hieman kylätien jääminen vähäliikenteiseksi. Haastattelujen perusteella kesällä kylätie on enemmän kevyen liikenteen käytössä kuin yleinen tie.

Liikennöitävyys

Tavoitteena on raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen mahdollisimman hyvä sujuvuus.

Ve I on lyhyin ja nopein eli liikennöitävyydeltään selvästi paras vaihtoehto. Ve II on todennäköisesti toiseksi paras. Sen liikennöitävyyttä heikentää Lieksantien itäpuoleinen mutka. Vaihtoehtojen III ja 0+ välillä ei todennäköisesti ole suurta eroa: porrastettu risteys hidastaa matkaa ve III:ssa, ve 0+:n liikennöitävyyttä heikentävät pituus ja tiehen jäävä mutka. 0 vaihtoehto on selvästi liikennöitävyydeltään huonoin.

Vaihtoehtojen liikennöitävyyden erot ovat merkittävämpiä raskaan liikenteen kuin henkilöautoliikenteen näkökulmasta.

Kylämaisema

Tavoitteena on kylän kulttuurimaiseman säilyttäminen, mihin kuuluvat oleellisina osina peltojen muodostamat avoimet maisemakokonaisuudet ja olemukseltaan ilmeikkään kylätien säilyttäminen.

Kulttuurimaiseman säilymisen kannalta vaihtoehdot 0 ja 0+ ovat selvästi parhaita. Muissa vaihtoehdoissa kylätien tilalle tulee 8 m leveä päällystetty tie, mikä muuttaa kylätien ilmeen täysin. Näistä ve II on kulttuurimaiseman kannalta vähemmän haitallinen, koska se ei kulje peltokokonaisuuksien halki. Vaihtoehto III saa seuraavan sijan. Vaihtoehto I on huonoin, koska se halkoo avoimen peltomaiseman Lieksan tien molemmin puolin.

Kylärakenne

Tavoite 1: kylärakenteen säilyminen ennallaan.

Vaihtoehdot 0 ja 0+ säilyttävät kylärakenteen selvästi parhaiten. Seuraavan sijan saa ve II, koska se noudattelee jo olemassaolevaa tielinjausta. Vaihtoehdot I ja III muuttavat selvästi eniten kylän rakennetta.

Tavoite 2: kylärakenteen muuttaminen siten, että palveluiden syntymiselle luodaan mahdollisimman otollinen paikka.

Vaihtoehdot I ja II ovat parhaita, sillä Lieksan tien risteys tulee kävelyetäisyydelle Laukkalansaaren mahdollisista matkailupalveluista. Vaihtoehdossa III ei porrastuksen takia synny selvää risteyspaikkaa ja vaihtoehdoissa 0 ja 0+ risteysalue jää kauemmaksi Laukkalansaaresta.

Luonnonarvot

Tavoitteena on mahdollisimman vähäinen haitallinen vaikutus luonnonarvoihin.

0 vaihtoehdolla on vähiten haitallisia vaikutuksia. I ja III vaihtoehtoissa tien loppuosa tehdään matalaan harjumaisemaan, mutta ne puolestaan rauhoittavat nykyisen tien (0+) asumattoman alkuosuuden liikenteeltä. Vaihtoehto II on selvästi huonoin, sillä sen vaikutus Sotkulammen ympäristön luonnonmaisemakokonaisuuteen on suuri.

Maatalous

*Tavoitteena on mahdollisimman vähäinen maatalousmaan menetys ja pelto-
lohkojen säilyminen kokonaisena.*

Vaihtoehdot 0 ja 0+ ovat tältä kannalta parhaat vaihtoehdot. Vaihtoehtoilla II ja III ei ole suurta eroa. Ve II:ssa tien alle jää enemmän peltoa kuin ve III:ssa, mutta ve II halkoo peltokuvioita vähemmän. Maatalouden kannalta vaihtoehto I on huonoin. Tämän vaikutuksen merkitystä on kyseenalaistettu mm. seuraavin perustein:

- Vaaralan tilan pellot ovat vuokralla eikä tilalla ole varmaa jatkajaa
- Aattolan tila on perikunnan hallussa. Pellot ovat osittain vuokralla, osittain niitä viljellään Koliilta käsin.

Vaikutus katsotaan kuitenkin merkittäväksi, koska kyseiset pellot ovat hyvälaatuisia ja osittain juuri kunnostettu. Enon kunnassa on vähän hyvälaatuisia peltoa ja yhtenäisiä maatalousmaisemia. Vaaralan perilliset ja Aattolan perikunta haluavat säilyttää tilat kokonaisina.

Tien rakentaminen ja kunnossapito

*Tavoitteena on tien rakentamisen ja kunnossapidon mahdollisimman hyvä
tekninen taso ja taloudellisuus.*

Vaihtoehto I on teknisesti ja taloudellisesti edullisin. Vaihtoehto III on kalliimpi, koska se edellyttää kallion leikkaamista. Vaihtoehto II on kustannuksiltaan kallein ja teknisesti ongelmallisin. Etenkin pehmeikkö vaikeuttaa rakentamista ja saattaa aiheuttaa kunnossapito-ongelmia. Vaihtoehdot 0 ja 0+ ovat rakennuskustannuksiltaan edullisia, mutta teknisesti huonoja.

6.3 Vertailun yhteenveto

VAIHTOEHDOT 0 ja 0+

Vaihtoehdot säilyttävät parhaiten kylämaiseman, kylän rakenteen ja kylätien, sekä ovat edullisimpia maatalouden harjoittamismahdollisuuksien kannalta. 0 ve antaa lisää aikaa selvityksen loppuvaiheessa esille nousseiden tai muiden mahdollisten vaihtoehtojen tutkimiselle.

Vaihtoehdot ovat selvästi epäedullisia liikenneturvallisuuden ja liikennöitävyyden kannalta. Etenkin raskaan liikenteen liikennöitävyys on heikko. Vaihtoehdot eivät poista kylätien huonokuntoisuutta. Vaihtoehto 0 merkitsee mahdollisesti kylän tieratkaisun pitkittymistä usealla vuodella.

VAIHTOEHTO I

Ve I on liikennöitävyyden kannalta paras ratkaisu. Sen liikenneturvallisuus on hyvä ja vaihtoehto on edullisin tien rakentamisen ja kunnossapidon kannalta. Vaihtoehto poistaa kylätien huonokuntoisuuden ongelmat.

Ve I vaikuttaa eniten kylän kulttuurimaisemaan ja on huonoin vaihtoehto maatalouden harjoittamismahdollisuuksien kannalta. Vaihtoehto muuttaa eniten kylän rakennetta. Vaikutus on kielteinen, mikäli tavoitteena on säilyttää kylän rakenne entisellään. Vaihtoehdossa Lieksan tien risteykseen syntyy otollinen paikka palveluille, esim. kaupalle, mitä voidaan pitää myös myönteisenä vaikutuksena kylän rakenteeseen. Mahdollisten palveluiden syntyminen risteysalueelle tosin lisää peltujen menetystä.

VAIHTOEHTO II

Asukaskyselyn perusteella vaihtoehto II palvelee parhaiten kyläläisten tämänhetkisiä tarpeita; se vaikuttaa vähemmän kylän maisemaan ja rakenteeseen kuin ve I, ei aiheuta merkittävää haittaa maatalouden harjoittamiselle, poistaa kylätien huonokuntoisuuden ongelmat ja on liikenneturvallisuuden ja liikennöitävyyden kannalta melko hyvä vaihtoehto. Vaihtoehto on selvästi huonoin luonnonarvojen ja luonnonmaiseman säilymisen kannalta sekä tien rakentamisen ja kunnossapidon kannalta.

VAIHTOEHTO III

Ve III:n vaikutukset eivät oleellisesti eroa ve I:n vaikutuksista. Liikenneturvallisuuden kannalta ve III on todennäköisesti paras. Liikenteen sujuvuus saattaa porrastetun risteyksen takia hieman kärsiä. Ve III vaikuttaa kulttuurimaisemaan ja maatalouden harjoittamismahdollisuuksiin hieman vähemmän kuin ve I, koska se jättää Lieksan tien itäpuolella sijaitsevan Aattolan tilan pellot jokseenkin ehjiksi.

Yhteenveto eri sidosryhmien näkökulmasta

Vaihtoehto II on asukaskyselyn ja haastattelujen perusteella kyläläisten kannalta edullisin ratkaisu. Vaihtoehto I on edullisin etenkin raskaan liikenteen, sekä tien rakentajan ja kunnossapitäjän kannalta. Henkilöauto- ja kevyen liikenteen näkökulmasta vaihtoehtoilla I, II ja III ei ole suurta eroa.

Selvityksen aikataulun takia ei ollut mahdollista haastatella kesämökkiläisiä ja esim. kylätien kautta kulkevia matkailijoita. Näistä moni olisi mahdollisesti asettunut 0+ vaihtoehdon kannalle. Em. arvio perustuu kolmen kesämökkiläisen haastatteluun, jotka arvostivat erityisesti kylän maalaismaiseman ja olemukseltaan idyllisen kylätien säilymistä: "Meillä ei ole ikinä niin kiire, etteikö ehdittä ajaa vaikka kahtakymppiä kylätietä pitkin". Kylätien mahdollista matkailullista merkitystä pienipiirteisenä maisemallisena elämyksenä tulisi selvittää tarkemmin.

6.4 Ympäristöhaittojen lieventäminen

Ympäristöhaittojen lieventäminen välillä Enon kunnanraja - Kaltimonlahti käsitellään liitteessä 2. Samassa yhteydessä esitetään myös toimenpiteet vaikutusten seurannan järjestämiseksi.

Kylän kohdalla tulee kiinnittää erityistä huomiota tien maisemointiin. Tie tulisi saada mahdollisimman pienen näköiseksi:

- tie tulee rakentaa mahdollisimman lähelle maan pintaa
- ojitus tulee hoitaa salaojituksella
- tien reunaluiskat tulee tehdä mahdollisimman loiviksi. Luiskat tulee nurmettaa. Vaihtoehtojen I, II ja III pelto-osuuksilla luiskat tulee säilyttää peltona heti kaltevuuden salliessa.

Linjauksen yksityiskohtaisen suunnittelun yhteydessä tulee laatia tarkempi maisemointisuunnitelma. Maisemointi korostuu vaihtoehdoissa I, II ja III, koska 0 ja 0+ vaihtoehtojen vaikutukset maisemaan ovat huomattavasti vähäisempiä.

Lisäksi tulee kiinnittää huomiota rakennusvaiheessa syntyviin haittoihin, esim. Sotkulampeen / Ylälampeen / Sulkupuroon ei tule päästää lietteisiä valumavesiä. Erityisesti vaihtoehdossa II rakentamisajankohtana tulee välttää lintujen pesimäaikaa. Rakentamisvaiheen mahdollisia haittoja maataloudelle tulee vähentää neuvottelemalla viljelijöiden kanssa.

7 JÄLKIKIRJOITUS

Maantien 5053 parantamishankkeen YVA-selostus valmistui syyskuussa 1991. Tiepiiri päätti omasta kannastaan lokakuussa. Piiri ehdottaa hankkeen toteuttamista lähes alkuperäisen ehdotuksensa mukaisesti: Tie oikaistaan välillä Paukkajanvaara - Kaltimonlahti ja Ahvenisen kylän kohdan vaihtoehdoista valittiin peltojen halki kulkeva VE I. Piirin ehdotus poikkeaa alkuperäisestä esityksestä vain Nurmelan - Mustalammensuon lähteen kohdalla, missä linjausta siirretään noin 50 m etelään.

Sidosryhmistä Pohjois-Karjalan vesi- ja ympäristöpiiri suhtautuu kielteisesti tien oikaisuun. Ahvenisen kyläläiset ovat lehdistön välityksellä tuoneet julki pettymyksensä tiepiiriin ratkaisuun kylän kohdalla. Tätä kirjoitettaessa piirin esitys ei ole vielä ollut kunnassa nähtävillä, joten mahdollisista muistutuksista ja lausunnoista ei ole vielä tietoa. Tiehallituksen vahvistettavaksi suunnitelma lähtee helmi-maaliskuussa 92.

Seuraavat kommentit pohjautuvat lähinnä tekijän henkilökohtaisiin kokemuksiin ja näkemyksiin.

Yleisongelmat

Tielaitoksen organisaatio, päätöksenteko, toimenkuva jne. on monisyinen ja monimuotoinen kokonaisuus. Sen hahmottaminen vie asiaa tuntemattomalta oman aikansa. Tämä tulisi huomioida palkattaessa laitoksen ulkopuolisia henkilöitä esim. YVA-koordinaattoreiksi. Asian merkitys ei ole niin suuri puhuttaessa ympäristövaikutusten arviointeihin kuuluvista luonnontieteellisistä selvityksistä. Sen sijaan arviointimenettelyn yhteiskunnallinen toteuttaminen vaatii laitoksen toimintakokonaisuuden hyvää hahmottamista.

Tielaitoksen organisaatio ja päätöksenteko luovat ne raamit ja rajat, joiden puitteissa menettely tapahtuu. Ellei menettelyä pystytä kiinteästi nivomaan yhteen muun suunnittelun kanssa, ovat sen onnistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet huomattavasti pienemmät. Vaikka YVAssa korostuu nimenomaan tiedon saanti eri sidosryhmiltä, tulee tekijän pystyä myös antamaan tietoa tarvittaessa mm. piirin organisaatiosta ja toimenkuvasta. Henkilökohtaisissa haastatteluissa voi haastateltava kokea tilanteen mahdollisuutena "suaha kerrannii selvitystä oikeen assiintuntijalta iteltään".

Ympäristöasiat ovat tiepiireissä lähinnä yhden ihmisen vastuulla. "Yksinäisen suden työ" on sekä kuluttavaa että yhden ihmisen näkökulmasta lähtevää. Perustettujen ympäristöyhteistyöryhmien tulisi toimia neuvoa-antavana ja ohjaavana elimenä. Pystyvätkö ryhmät tätä tukea kuitenkaan antamaan?

Ryhmät on perustettu äskettäin, jolloin niiden toimenkuva vasta hakee muotoaan. Tilanne helpottunee koko ajan uusien ympäristövastaavien päästessä kiinni tehtäviinsä, ryhmien vakiinnuttaessa asemaansa jne. Niin piirien sisällä kuin tiehallituksessa tulisi kuitenkin tehdä kaikki voitava ympäristövastaavien yksinäisyyden helpottamiseksi.

Arviointimenettelyn ajoitus ja siihen sitoutuminen

Enon kunnanraja - Ahveninen hankkeeseen sovelletun YVAN suurin puute oli sen myöhäinen ajankohta. Tästä johtuen mm. kyläläisten oli vaikea vakuuttua piirin pyrkimyksestä todella kuunnella ja ottaa huomioon heidän mielipiteitään. Tämä nousi selkeästi esille ensimmäisessä kyläkokouksessa, missä ensin esiteltiin piirin hyvin pitkälle suunniteltu ehdotus ja jatkoksi todettiin, että "...olemme tulleet tänne saamaan vinkkejä kyläläisiltä".

Enon kunnanraja - Ahveninen hankkeen selvityksen lähtiessä liikkeelle esillä oli käytännössä vain yksi linjaus (oikaisu + VE I). Hankkeen suunnittelijat olivat näin ollen ajatuksellisesti sitoutuneet tähän linjaukseen. YVAN myötä tarkasteluun otettiin kuitenkin kylän kohdalla useita vaihtoehtoja. Syntyneessä tilanteessa piirin henkilöstön asenteet jakautuivat jossain määrin: Suunnittelun johto sitoutui ensisijaisesti menettelyyn ja sen esilletuomiin vaihtoehtoihin. Hankkeen suunnittelijat hyväksyivät menettelyn, mutta sitoutuivat edelleen ensisijaisesti valmistelemaansa linjaukseen. Tästä johtuen mm. viranomaisten lausunnot eivät olleet kauttaaltaan yhtenäisiä. Tämä puolestaan vaikutti jossain määrin toteutetun YVAN uskottavuuteen.

YVA-menettelyn käyttöönoton siirtymävaiheessa edellä kuvattu tilanne ei liene harvinainen. Menettelyä ei ole voitu aloittaa riittävän ajoissa, koska esim. ensimmäiset ohjeet ilmestyivät vasta keväällä 91. Jälkijunassa toteutettavassa YVAssa puolestaan syntyy helposti ristiriitoja ja uskottavuusongelmia. Tiedostamalla tilanne ja suhtautumalla avoimesti ristiriitoihin, voidaan siirtymävaiheen hankaluuksia osittain helpottaa.

Yhteistyön koordinointi ja YVAN havainnollisuus

Tämä arviointi tehtiin tiepiirin ja vesi- ja ympäristöpiirin yhteistyönä. Tekijöitä oli kaksi. Suuressa arvioinnissa tekijöiden määrä voi olla huomattavasti suurempi. Kuitenkin jo kahden ihmisen työn ja aikataulujen yhteensovittaminen oli yllättävän ongelmallista. Vesi- ja ympäristöpiirin toimeksiannon tuloksia olisi pitänyt painottaa selostuksessa enemmän. Toimeksiannon valmistumisen viivästymisen ja aikataulujen rajallisuuden takia tämä ei kuitenkaan ollut mahdollista.

Aikatauluongelmien takia välin Paukkajanvaara - Kaltimonlahti nykytilan kuvauksen ja luonnonarvo- ja maisemavaikutusten osalta viitataan selostuksessa liitteeseen sen sijaan että kyseisessä kohdassa olisi esim. referoitu liitettä. Referointi viittauksen sijasta olisi ollut paitsi painokkaampi, myös huomattavasti selkeämpi ja lukijaystävällisempi esitystapa; etenkin, koska luonnonympäristö- ja maisemaselvitys on luonnontieteellistä asiatekstiä, joka ei välttämättä avaudu maallikolle. Erityistä huomiota tulee kiinnittää eri asiantuntijatahojen kielen ymmärrettävyyteen.

Opettelua puolin ja toisin

Ympäristövaikutusten arviointimenettely asettaa niin suunnittelijat, kansalaiset, ympäristöviranomaiset kuin muut tiehankkeiden sidosryhmät uusien tilanteiden ja haasteiden eteen.

Suunnittelijan näkökulmasta kenties vaikeinta on menettelyn keskeisen piirteen, moniarvoisuuden, hyväksyminen ja huomioonottaminen. Kun aikaisemmin varsinkin syrjäseuduilla teitä huutaen haluttiin, nykyisin tiehankkeet yhä useammin herättävät vastustusta. Vastustajien argumentit voivat olla mitä moninaisimpia ja yhä useammin ne pohjautuvat muihin kuin teknisiin ja taloudellisiin lähtökohtiin.

Näitä muita lähtökohtia ei suunnittelija koulutuksensa ja taustansa takia ole useinkaan tottunut huomioimaan ja arvostamaan. Niinpä suunnittelijan, joka aikaisemmin teknisen ja taloudellisen tietämyksensä perusteella suunnitteli yksiselitteisesti parhaan ratkaisun, tulisi nykyisin enenevässä määrin toimia kuuntelijana ja eri näkemysten yhteensovittajana. Teknisen ja taloudellisen asiantuntemuksen arvo ei vähenny piiruakaan, sen sijaan toimenkuva laajentuu ja tulee vaativammaksi. Edelleen tavoitteena on paras ratkaisu, mutta ratkaisu tehdään moniarvoisen tarkastelun perusteella eikä ratkaisun paremmuus ole välttämättä yksiselitteinen.

Kansalaisten näkökulmasta suuri haaste on edelleen "herran pelon" voittaminen. Haastatteluissa yleinen ensimmäinen kommentti etenkin vanhemman väen keskuudessa oli: "Mitä sitä meidän mielipiteellä. Herrat tekevät kuitenkin niinkuin itse haluavat." Yhteistyö paikallisen väestön kanssa ei vastaa tarkoitustaan, mikäli ihmiset eivät rohkene tuoda esiin todellisia mielipiteitään ja tarvittaessa puolustaa niitä.

Herran pelon voittamisessa on tosin vastuunsa myös tielaitoksen henkilökunnalla. Kansalaisten mielipiteiden kunnioitusta voidaan osoittaa mm. kysymällä sitä riittävän ajoissa, tarjoamalla ihmisille taustatietoa mielipiteensä muodostamista varten ja varmistamalla, että kansalaisille annettu suullinen ja kirjallinen tieto on selkeää ja ymmärrettävää.

Yhteistyössä paikallisen väestön kanssa saattaa syntyä myös helposti väärinkäsityksiä. Esim. Ahvenisen kylällä tehtyjen henkilökohtaisten haastattelujen yhteydessä korostettiin, ettei kyläläisten mielipiteiden kartoittaminen tarkoita ratkaisun tekemistä pelkästään heidän mielipiteensä perusteella, vaan kyläläisten mielipiteiden huomioonottamista muiden tekijöiden rinnalla. Kuitenkin sanomalehti Karjalainen raportoi tiepiirin tekemän päätöksen jälkeen:

"Enon Ahvenisen alkuperäiset kyläläiset tuntevat tulleen narra-
tuiksi. Heille kun kerrottiin, että tielaitos on ottanut käyttöönsä
uuden menettelyn, jossa paikallisetkin saisivat vaikuttaa teiden
suunnitteluun. Saivathan he vaikuttaa: kävihän se yks joka talossa
kyselemässä, istuttiin kokouksia ...mutta..." (16.10.91)

Osittain kyläläisten arvostelu on aiheellista menettelyn puutteiden takia, osittain arvostelu perustuu väärinymmärrykseen: nyt kyläläiset tunsivat mielipiteensä olleen täysin merkityksetön. Näin ei kuitenkaan ollut, vaikka tekniset ja taloudelliset tekijät sekä luonnonarvot katsottiin mielipidettä merkittävämmiksi.

Väärinkäsitys olisi ainakin osittain voitu välttää kertomalla sekä päätöksente-
koprosessin kulusta että päätöksen perusteista selkeämmin ja kenties jo
ennen päätöksen julkituloa tiedotusvälineissä. Nyt kyläläisiin ei oltu yhteydes-
sä henkilökohtaisten haastattelujen ja päätöksenteon välisenä aikana.

Ympäristövaikutusten arviontimenettelyssä hyvin todennäköisiä sidosryhmiä
ovat ympäristöviranomaiset ja esim. paikalliset luonnonsuojeluyhdistykset.
Sidosryhmäyhteistyötä rasittavat perinteisesti kärjekkäät suhteet ympä-
ristöväen ja tielaitoksen välillä. Esim. paikallinen luonnonsuojeluyhdistys voi
olla erinomainen tietolähde, mutta suunnittelijan oma-aloitteinen yhteydenotto
luonnonsuojeluyhdistykseen voi olla kiven takana. Vastaavasti luonnon-
suojeluväen asenteet voivat olla täysin lukkiintuneita. Vastakkainasettelun
muuntuminen avoimeksi yhteistyöksi on vaikeaa. Yhteistyö ja itse kunkin
asenteiden ja ajatusten tuuletus on kuitenkin välttämätöntä menettelyn
toteutumiseksi.

8 KIRJALLISUUS

Ahvenisen kylätoimikunta (toim.) 1991. Ahvenisen kylähistoriikki, Ahvenisen koulupiiri.

Erola, Reijo (toim.) 1989. Enon luontoa I. Enon luonnonystävät r.y.

Erola, Reijo 1991. Hajahuomioita Romppala-Ahveninen tielinjaukseen. Linnusto, kasvisto. Kirj. tiedonanto 11.8.1991.

Hakalisto, Sirkka 1987. Pohjois-Karjalan uhanalaiset putkilokasvit. Joensuun yliopisto, matemaattis-luonnontieteellisen tiedekunnan raportti 18.

Kohonen, J. J. 1987. Jatulimuodostumien paleosedimentologia Herajärven alueella. Pohjois-Karjalan malmiprojekti. Raportti 6. Oulun yliopisto.

Kohonen, J. J. 1988. Kolin -Kaltimon alueen kaukokartoitustulkinta. Pohjois-Karjalan malmiprojekti. Raportti 11. Oulun yliopisto.

Koli - Ahveninen. Toiminnallinen suunnittelukilpailu 4.12.1990-2.4.1991. Raadin pöytäkirja 16.5.1991.

Koskinen, Keijo 1990. Kolin - Ahvenisen osayleiskaava-alue. Toimintojen ja palvelujen sijainti ja tila. Pohjois-Karjalan seutukaavaliitto. Luonnos.

Leskinen-Turtiainen-Jantunen-Lehtonen-Leskinen-Matinpuro- Riikonen 1989. Lahden eteläisen ohitustien vaihtoehtojen vertailu. Helsingin yliopisto, Maankäytön ekonomian laitos, monistesarja 1/89.

Leskinen-Salminen-Turtiainen 1991. Ympäristövaikutusten arviointiprosessin perusteet. Helsingin yliopisto, Maankäytön ekonomian laitos, 10/1991.

Lyytikäinen, Ari 1991. Kolin luonto, maisema ja kulttuurihistoria, Kolin luonnonsuojelututkimukset. Vesi- ja ympäristöhallitus, monistesarja 308.

Pielisen altaan esisuunnitelma 1972.

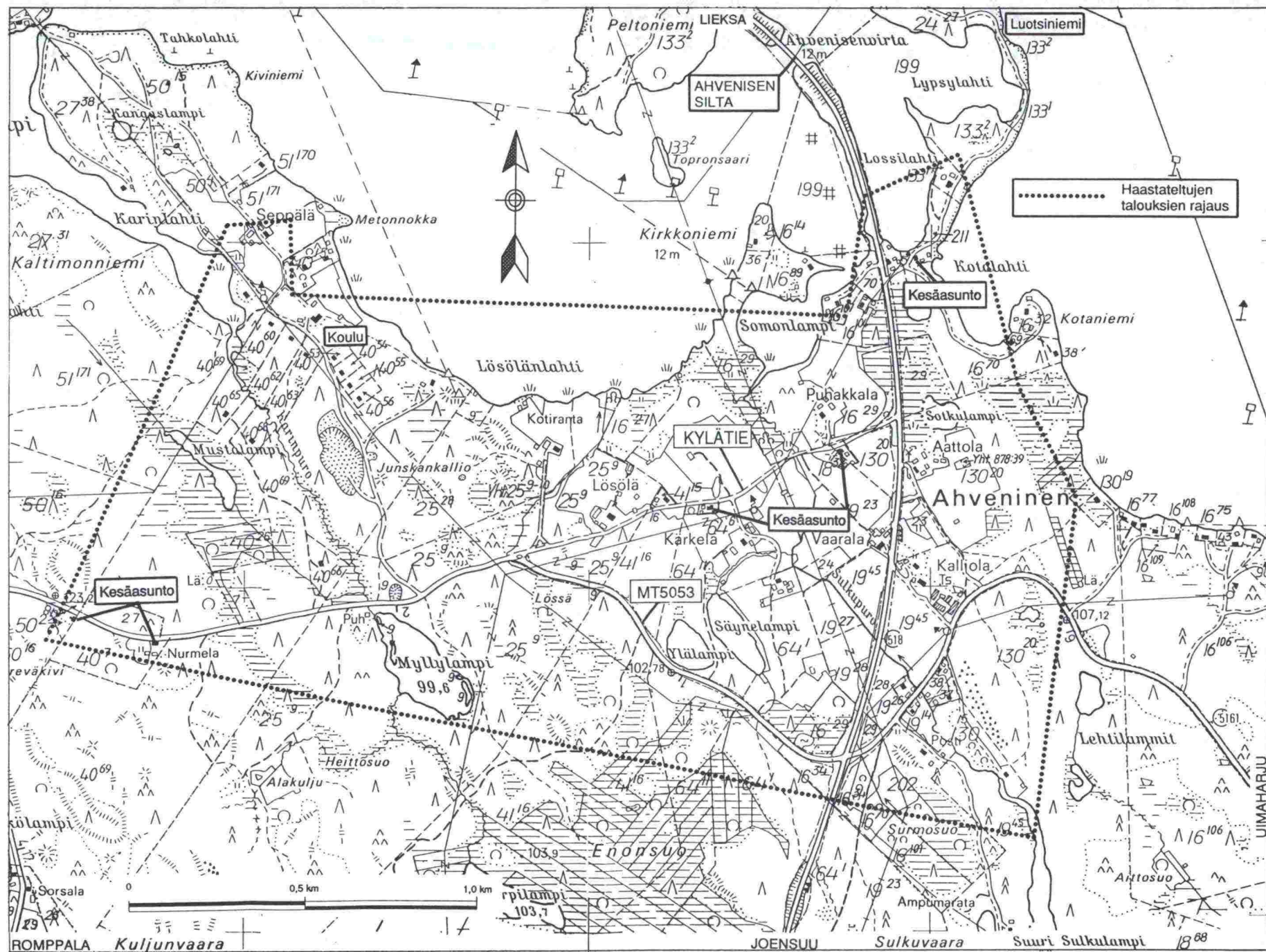
Pohjois-Karjalan seutukaavaliitto 1991. Joensuun Seudun seutukaava. Ehdotus 19.6.1991.

Riikonen, Simo 1990. Kaakkois-Vantaan liikennejärjestelyjen ympäristövaikutusten arviointi. Vantaan kaupunki C25:1990, Ympäristöasiainkeskuksen julkaisuja 6:1990.

Tiehallitus, kehittämiskeskus 1991. Liikenneinvestoinneista päättäminen, arvio suunnittelunäkemyksestä. Tielaitoksen selvityksiä 15/1991.

Tiehallitus, kehittämiskeskus 1991. Ympäristövaikutusten arviointimenettely tiehankkeiden suunnittelussa. Alustava.

Turtiainen, Markku 1991. Ympäristövaikutusten arviointiprosessi (YVA) - peruspiirteet, kehittäminen Suomessa ja haasteet koulutukselle. Elinympäristö, Ympäristötieteiden opiskelijat - MYY ry:n julkaisu 1991, s. 36-41.



LIITE 2

Ari Lyytikäinen, Pohjois-Karjalan vesi- ja ympäristöpiiri

LUONNONYMPÄRISTÖ- JA MAISEMA-SELVITYS

Lyhennelmä

1 ALUE JA MENETELMÄT

Selvitysalue käsittää maantien 5053 suunnitellun uuden linjauksen ja osin nykyisen tien linjaukseltaan muutettavat kohdat lähiympäristöineen Enon kunnanrajalta lännessä Ahvenisen kylän itäreunaan. Selvityksessä on inventoitu luonto- ja maisematekijät ja niiden muodostamat kokonaisuudet, arvioitu niiden merkittävyyttä ja suunnitellun tiehankkeen vaikutuksia näihin. Työmenetelmänä on suppea kirjallisuusselvitys, maastokartoitus sekä maisemien ja luonnon esiintymien arviointi.

2 LUONNON JA MAISEMAN PIIRTEET

Kallioperä

Ahvenisen kylän alue Vierevänkiven murrokseen saakka on arkeeseen pohjakompleksiin kuuluvia granitoideja, gneissigraniittia. Rajakohdassa on sariolaryhmän konglomeraatteja, arkosiitteja ja paleorapaumia. Karjalaisen vuorijonon Kolin vaarajaksoon kuuluvat jatuliryhmän metadiabaasi sekä konglomeraatit, kvartsiitit ja arkosiitit edustavat nuorempaa kallioperää.

Ne muodostavat alueen länsipuoliskon muodoiltaan ja rakenteeltaan hyvin vaihtelevan kallioperän. Korkeimmat kohoumat ovat yleensä kvartsiittia, joka kovana kivenä rapautuu hitaammin kuin muut.

Ylä-Paukkajärven pohjoispuolella Hiisvaaran - Ruisvaaran tienoilla gneissigraniitti nousee doomimaisina kohoumina nuorempien kivien läpi. Kivilajien rajakohdissa on liikuntojen aikaansaamia jyrkäniteitä.

Maaperä

Harjuksoihin kuuluvia sora- ja hiekkamuodostumia on Ahvenisen kylän itäreunassa, jossa Suuren Sulkulammen itärantaa reunustava ja Luotsiniemeen sekä Laukkalansaareen jatkuva harjuselänne on maisemallisesti merkittävä, geologisesti ja monikäytön kannalta jokseenkin merkittävä. Suuren Sulkulammen kohdalla selänne on noin 20 m korkea. Kalliolan itäpuolelta Kotalahden rantaan harju on muodoltaan loivempi ja enimmillään 10-12 m. Suot reunustavat sitä molemmin puolin. Sotkulammen kohdalla maiseman kauneusarvot ovat merkittäviä. Kalliolan itäpuolella ja Lehtilampien pohjoispuolella on metsittyneet sorakuopat.

Ylälammen-Junskan-Kousan harju muodostaa Ylälammen ja Säynelammen väliin kauniin selänteen. Junskankallion ja Myllylammen kohdalla on loivasti kumpuilevia harjukankaita. Härköpuron itäpuolella maantien pohjoispuolen kalliokumppareen ympärille kerrostuneena on terassimainen, osaksi kumpuileva sora- ja hiekkamuodostuma. Sen pohjoisrinteessä on todennäköisesti Muinais-Pielisen rantatörmä.

Härkölammen-Saarilammen-Hirvilahden harjujakso on Härkölammen länsirannalla kapeana selänteenä, kiertää kallioiden välissä matalina, osin terassimaisina kerrostumina Ruosmanlammen eteläpuolelle, missä se muodostaa poikittaisen kumpumaisen selänteen. Saarilammen alueella harju jakautuu rinnakkaisiksi seläniteiksi, harjanteiksi ja kumpareiksi. Saarilammen ja Särkilammen välillä nämä muodostavat harjulaajentuman.

Alue on maisemallisesti merkittävä ja geologisesti jossakin määrin merkittävä, paikallisesti arvokas harjualue.

Kiieslammen harju on kerrostunut Kiiesvaaran eteläpuolelle vaarojen väliseen laaksoon. Harju käsittää noin 25 m korkean, melko jyrkkärinteen selänteen, joka lounaisosastaan levenee terassimaiseksi laajentumaksi. Harjun koillis-päästä on otettu soraa.

Moreeni on alueella pääasiassa kallioperää verhoavana, jonkin verran kumpuilevana pohjamooreenina. Erityisesti mainittavia moreenimuodostumia ei esiinny. Drumlineista tai näiden kaltaisista selänne- ja muodoista voidaan mainita Ruka-vaara Ahvenisen itäpuolella ja Suuren Sulkulammen harjun luoteispuolen laakeahko, osaksi louhikkoinen selänne. Muutamien kallioiden vaarojen kaakkoispäästä ovat moreenia ja venyneet jäätikön alla drumlinimaisiksi "hänniksi". Kallio- ja paljastumien runsauden vuoksi moreeniaines on monin paikoin louhikkoista.

Huomattavimmat turvemaat ovat Sotkulammen ympärillä (kerrosvahvuus 6-8 m), Mustalammen eteläpuolen laaksossa, Ruosmanlammen rannoilla, Kokkokalliolla, Rasikallion pohjoispuolella sekä Kiieslammen ympärillä. Ruosmanlammen turvekerrokset ovat melko kapeat, ehkä enimmillään 3-4 m vahvat. Muut mainitut esiintymät ovat varsin ohuita.

Kasvillisuus ja kasvisto

Selvitysalueen lammet ovat yleensä nevaranta-aisia. Rantanevan sarojen (jouhisara, mutasara) ohella tavataan järviruokoa, siniheinää, suoputkea, raatetta jne. Puroissa, mm. Härköpurossa ja Kokkolammen purossa kasvavat purovita, pikkupalpakko ja näkinsammal. Lampien kelluslehtisiä ovat mm. isoulpukka, suomenlumme, pohjanlumme ja uistinvita.

Runsaimmat sarakasvustot ovat Sotkulammessa, joka harjunvieruslampena saattaisi olla tarkemmankin inventoinnin arvoinen. Myrkkyykeiso kasvaa sen nevarannalla.

Metadiabaasikallioiden lähistöllä on paikoin ravinteikkaita soita. Pinta-alaltaan nämä ovat yleensä varsin vaatimattomia, mutta erinomaisen tärkeitä luonnon monimuotoisuuden rikastuttajina. Selvitysalueella tällaisista soista lettoiset rämeet ja korvet, ruohoiset nevakorvet ja puronvarsien lehto- ja saniais- ja korvet ovat merkittävimpiä. Kokkokallion alueella on luonnontilaisia kallioalaiden karuja rämeitä. Ravinteikkailta soilta on inventoitu kasvillisuutta ja kasvistoa. Muutamilla paikoilla on todettu vaateliasta, osin melko harvinaistakin lajistoa. Kasvistollisesti merkittävimmät alueet ovat Nurmolan-Mustalammen lähde- ja suoalue, Härköpuron varren korvet, Kokkolammen laskupuron ja pikkulammen reumat sekä Rasikallion länsirinteen notko. Hiislampien rantasuot ovat jokseenkin luonnonvaraisia. Pienen Hiislammen suolla ja Hiislampien välisen puron suistossa on voimakas järviruokokasvusto.

Harjualueiden ja karujen kallioiden metsät ovat puolukka- tai kanervatyypin männiköitä. Keskimääräiseltä ikärakenteeltaan ne ovat nuoria tai nuorehkoja. Selvitysalueen länsipuoliskon vaarojen ja mäkien rinteillä on mustikka- ja käenkaalimustikkatyypin sekametsiä, pääosin kuusivaltaisia.

Kaskiviljelyn kaudelta peräisin olevia koivuvaltaisia metsiköitä on melko niukasti. Avohakkuuta on tehty varsin runsaasti.

Peltoja, niittyjä, piennarketoja ja pihamaiden kasvillisuutta on runsaimmin Ahvenisen kylän alueella. Hiisvaaran Aholan pihapiirin ympärillä on jonkin verran niittyjä ja ahoja. Kasvistoltaan nämä vaikuttavat melko tavanomaisilta, eikä yksityiskohtaista inventointia ole tehty.

Päivänkakkara, nurmikaunokki, särmäkuisma, ruusuruoho, harakankello ja kuivimmilla paikoilla huopakeltano ovat tunnusomaisia kasveja.

Eläimistö

Hirviä liikkuu jälkien perusteella mm. Saarilammen - Kokkolammen - Hiislampien alueella ja Ruosmanlammen itäpuolen suolla ja harjanteella. Ne seurailevat liikkueessaan suonotkojen laitoja sekä kangasmaa- ja kallioharjanteita. On ilmeistä, että hirvet kulkevat suunnitellun tielinjauksen yli mm. Ruosmanlammen itäpuolen harjanteella, Kokkokallion harjanteella sekä Aholan itäpuolen harjualueella. Talvi- ja kesäruokamaita, vasomispaikkoja ja huomattavimpia kulkupaikkoja ei voitu selvittää yksityiskohtaisemmin.

Majava on tavattu Kokkolammen laskupurolla pikkulammella. Orava, metsäjänis, kettu, mäyrä, metsämyyrä ja muut myyrät ovat alueen tavanomaista metsäeläimistöä. Harvinaisempi metsäsopuli saattaa asustaa sammaleisissa rinnekuusikoissa.

Sotkulammen pesivään linnustoon kuuluvat melko harvinainen mustakurkku-uikku, tukkasotka, naurulokki, ruokokerttunen ja pajusirkku. Kurjet käyvät lammella ja sen rantasoilla sekä kylän pelloilla, mutta pesintää ei ole varmistettu.

Selvityksen maastotöiden ajankohdasta johtuen linnustosta on tehty vain suuntaa antavia kvalitatiivisia havaintoja. Kuikan on todettu pesivän Ruosmanlammessa. Lehtokurppa viihtyy tuoreissa, lehtipuuvaltaisissa laaksometsissä. Teeri ja pyy ovat melko harvalukuisia ja metsoa ei tavattu lainkaan. Tuulihaukka havaittiin Hiisvaaran länsipuolen aukiolla. Rasikallion ja Kiiesvaaran välillä oleskeli hiirihaukan lentopoikue. Tikoista havaittiin palokärki ja käpytikka. Syönnösjäljistä päätellen myös harvinaisehko pohjantikka asustaa seudulla.

3 MAISEMAEKOLOGINEN ALUEJAKO

Luonto- ja maisematekijöiden ominaisuuksien mukaan selvitysalue on jaettu viiteen osa-alueeseen, joita luonnehditaan pääpiirteissään seuraavassa.

Ahvenisen kulttuurimaisema

Maiseman perusta on rakentunut noin 10 000 vuotta sitten mannerjäätikön reunavyöhykkeen sulaessa ja vetäytyessä luoteeseen päin. Pielisen altaaseen näyttää muodostuneen jäätikkökieleke. Sen reunalla kerrostuivat Uimaharjun reunamuodostuma ja reunavyöhykkeen railoissa ja tunneleissa sulamisveden kuljettamasta maa-aineksesta Kaltimon-Ahvenisen-Laukkalansaaren sekä Ahvenisen-Kousan-Hirvilahden harjujaksot. Harjujen väliseen lahteen, muinaisen Pielisen pohjaan, huuhtoutui jäätikön reunalta ja harjujen rinteiltä hienompaa kivennäismaata, hietaa ja hiesua. Noin 8000 vuotta sitten maankohoaminen oli kallistanut Pielisen allasta niin paljon kaakkoon päin, että Ahvenisen harjun ja Uimaharjun Tuuliharjun-Laiskanniemen muodostamat luonnonpadot murtuivat ja Pielinen purkautui Pielisjoen laaksoon.

Ahvenisen kylä on muodostunut vesistön ja harjujakson leikkauskohtaan. Kylän pohjoisosa liittyy Ahvenisenvirran ja Laukkalansaaren monimuotoiseen ja arvokkaaseen vesi- ja harjumaisemakokonaisuuteen. Metsäinen harjuselänne rajaa kulttuurimaiseman itäreunaa. Säynelämmen harju reunustaa viljelysmaiden muodostamaa avointa tilaa lännessä. Metsäkumpareet Aattolan ja Puhakkalan kohdalla ovat maisemallisesti merkittäviä.

Asutus on sijoittunut vanhan Lieksan tien ja Ahvenisen kylätien tuntumaan. Maisemallisesti kaunis ja ympäristöönsä hyvin sopiva kylätie noudattelee peltoalueen pohjoisreunaa.

Lossilahden perukassa on lossikaudelta peräisin olevaa rakennuskantaa kylän vanhassa toiminnallisessa keskuksessa. Erillinen, rantasijaintinen kulttuurimaisema-alue on Kousan ja Seppälän kannaksilla. Ala-asteelle johtavan tien varsille, Junsankallioista luoteeseen, on aivan viime aikoin rakennettu uutta, taajamaluonteista asutusta.

Lössä-Kaltimonlahti

Lössän tienhaaran ja Kousanlammen Kaltimonlahden välinen maasto koostuu kallioisista ja harjuaineksesta muodostuneista selänteistä ja kumpareista ja näiden välisistä suo- ja puronotkoista. Maisemallisesti merkittävimmät kohdat ovat Myllylammen rantavyöhyke ja Kaltimonlahteen laskeutuva Härköpuron laakso. Härköpuro virtaa Härkölamasta Viereväkiven kanjonin kautta. Härkölammen - Viereväkiven kanjonimainen laakso on maisemallisesti komea, mutta liikenteellisesti vaikeahko paikka nykyisen maantien varrella.

Nurmelan ja Mustalammen välillä kangasmaan reunassa on noin 3x1,5 m kokoinen lähde jokseenkin suunnitellun linjauksen keskiviivalla. Lähde ei ole aivan luonnontilainen, sitä on mm. hiukan kaivettu. Kasvillisuus ja kasvisto ovat jokseenkin edustavia, lettoista ja ruohoista rämettä ja korpea. Härköpuron laaksossa esiintyy melko vaateliasta lehto- ja korpikasvistoa. Puro-uoma on jokseenkin luonnonvarainen, hiekkaiseen maaperään kaivautunut, hiekka- ja kivipohjainen. Puron suulla on lähes 5 m korkea kulu-törmä vanhoine tervaleppineen.

Ruosmanlampi-Kokkolampi

Kallioharjanteiden ja soistuneiden laaksojen luonnehtima alue. Kallioihin liittyy maisemallisesti arvokkaita jyrkäniteitä.

Kokkokallio on maisemallisesti arvokas, karu kallio, jolla on jäkälä- ja varpupohjaista kalliomännikköä ja itäsvulla noin 10 m korkea jyrkänne. Kalliosuot ovat merkittäviä yksityiskohtia.

Ruosmanlampi neva- ja rämerantoinen on melko luonnonvarainen pienvesimaisema. Pohjoispäässä on ruovikkoa ja luoteisrannalla saranevaa ja nevakorpea.

Hiisvaaran ja Multivaaran välisessä syvässä laaksossa sijaitseva Kokkolampi on neva- ja rämerantainen, melko karu.

Kokkolammen-Saarilammen puro ja sen pikkulampi rantasoinen on pienvetenä ja kasvitieteellisesti paikallisesti tai ehkä paremminkin seudullisesti arvokas kohde.

Ahola-Rasikallio

Aholan kulttuurimaisema koostuu pihapiirin niityistä sekä sitä ympäröivistä, osittain metsittyneistä tai metsitetyistä niityistä. Se edustaa melko hyvin syrjäseutuasumuksen kulttuurimaisemaa vaatimattoman harmaine rakennuksineen. Talo on nykyään kesäkäytössä. Alueelta ei tois- taiseksi ole tehty kasvillisuuskuvauksia.

Hiisvaara kohoaa jylhän vaikuttavana maisema- elementtinä Aholan eteläpuolella. Se hallitsee luoteeseen Moisseenvaaran ja Höllärinvaaran välissä avautuvaa laaksoa ja lähes paljaaksi hakatun vaaran laelta näkyy hyvin Kolin vaaroille.

Avohakkuut ja taimikot luonnehtivat maisemaa Hiislampien alueella. Isosta Hiislammesta laskeva puro virtaa melko harvinaisen ja mielenkiintoisen rotkomuodostuman läpi.

Puro on ennen hakkuuta ollut ainakin jokseenkin merkittävä pienvesi. Laaksossa on rehevähköä korpikasvillisuutta, kasvistossa mm. koiranheisi. Pienen Hiislammen puolella kalliojyrkänteiden ja rannan välissä on luhtainen järviruokoneva. Pieni Hiislampi on maisemaltaan kaunis, joskin ympäristö on avohakkuiden muuttama.

Rasikallio-Kiiesvaara

Hiislampien hakkuualueilta länteen on kuusivaltaista tuoreen kankaan metsätyyppien ja alvejuuria kasvavien korpinotkelmien luonnehtimaa metsämaisemaa Moisseenvaaran muodostuman kaakkoisen hännän rinteellä. Rasikallio-Pulkmila -metsätien varressa on ojittamaton räme. Vaaran harjanne metsätieltä länteen on mäntytaimikkoa. Kallioiden välisessä laaksossa lepikko on vallannut viljavalle maaperälle aikoinaan raivatus pellon. Länsirinteellä, Kiieskorven laaksoon laskeutuvassa notkossa on lehtoista ja lettoista korpea ja lehtokasvillisuutta. Kasvitieteellisesti se on paikallisesti-seudullisesti arvokas kohde.

Kiieskorven laakso ja Notkon alue on maisemallisesti varsin vaikuttava, jyrkkien kalliopahtojen ja vaaranrinteiden reunustama. Kaakkoisosassaan se kapenee kalliosolaksi.

4 HANKKEEN TODENNÄKÖISET YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

4.1 NYKYISEN TIEN PARANTAMINEN

Nollavaihtoehto, tien pitäminen nykyisellä paikallaan ja parantaminen ei aiheuta merkittäviä vaikutuksia luonnonympäristöön ja -maisemaan eikä myöskään kulttuurimaisemaan tiealueella ja sen lähiympäristössä. Merkittävimmät haitat koituvat tienrakennusainesten ottoalueille, lähinnä harjumaisemaan.

Liikenteellisesti pahimpien mutkien oikaisut ja jyrkimpien mäkien kiertäminen, **0+ -vaihtoehto**, on ympäristövaikutuksiltaan jokseenkin samaa luokkaa kuin nollavaihtoehto niin Ahvenisen kylän alueella kuin Viereväkiven mutkasta länteenkin päin.

4.2 AHVENISEN KYLÄTOIMIKUNNAN EHDOTUS

Ahvenisen kylätoimikunta on esittänyt kylän aluetta koskevan linjausvaihtoehdon. Luonnonympäristöön ja -maisemaan kohdistuvat haittavaikutukset erityisesti Sotkulammen, sitä ympäröivän suon ja kehykset muodostavien harjuselänteiden ja Aattolan harjukumpareiden arvokkaan maisemayhdistelmän kohdalla ovat selvityksen mukaan painavammat kuin kulttuurimaiseman ja peltoalan säästämiseksi saatu hyöty verrattuna tiepiiriin suunnitelmaan. Tämä linjaus edellyttäisi myös maisemallisesti merkittävän Puhakkalan kalliokumpareiden louhimista.

4.3 UUDEN TIEN LINJAUS

Tiepiirissä tehty linjaus aiheuttaa useassa kohdassa merkittävien luonnon- ja maisema-arvojen tuhoutumisen tai huomattavan laadullisen heikkenemisen. Ahvenisen kylän alueella suunnitelman mukaisen tien rakentamisen merkittävimmät haitalliset vaikutukset tulisivat olemaan kulttuurimaiseman avoimien tilojen pirstoutuminen ja maiseman pienipiirteisten yksityiskohtien häviäminen.

Lössän tiehaarasta länteen haitalliset vaikutukset kohdistuvat luonnonympäristön ja -maiseman osioihin ja ennenkaikkea näiden muodostamaan kokonaisuuteen. Tämä luonnonmaisemakokonaisuus, Kolin - Vesivaaran vaaraselänteiden jatkona, on arvokkaampi kuin yksittäisten merkittävien osioiden, luonnontyyppien tai lajien esiintymien merkittävyysien summa.

Tuhoutuvat tai merkittävästi muuttuvat luonnonympäristön kohteet suunnitelman mukaisella linjauksella ovat mm.

- Nurmelan-Mustalammensuon lähde ja suo
- Härköpuron itäpuolen koiranheisi- ja näsiäsiintymä
- Härköpuron uoma ja lehtokorpikasvillisuus
- Ruosmanlampi
- vanhahko metsikkö Ruosmanlammen länsipuolella
- Kokkokallion kalliomaisema
- Kokkolammen puron uoma, lehtokorpikasvillisuus ja lettoinen suo
- Hiislampien välinen puro, lehtokorpikasvillisuus, kalliorotko
- vanhahko metsikkö korpinoitkoineen Rasikallion pohjoispuolella
- Rasikallion länsipuolelta Kiieskorpeen laskeutuva puronotko, lehtokorpi-, lehto- ja lettoinen kasvillisuus
- Kiieslammen eteläranta
- Kiieslammen harjuselänne
- Saarilammen harjualue maa-ainestenottoalueena.

4.4 MUUT VAIHTOEHDOT

Luonnoksenomaisesti esitetään selvityksen kuudessa muodostunut käsitys luonnonympäristön ja kulttuurimaisemien kannalta mahdollisesta linjausmallista, joka on kehitetty 0+ -vaihtoehdosta. Ahvenisen kylän alueella mutkaisimpien ja ahtaimpien kohtien ohittaminen oikaisuille parantaisi liikennöitävyyttä. Merkittävin maisemamuutos kohdistuisi kylän itäreunan harjuselänteen pohjoisosaan (nykyisen tien eteläpuolella) ja peltoalueeseen Kalliolan eteläpuolella.

Viereväkiven mutkan laajentaminen ja loiventaminen sekä Herajoen tien risteuksen järjestely aiheuttaisi vähäisiä vaurioita risteuksen koillispuolen kallio- ja harjumaastossa. Näitä ei kuitenkaan voida pitää merkittävinä.

Puromäen risteuksen (mt 15742/5053 risteys) siirtäminen ja mutkan loiventaminen ei aiheuta merkittäviä haittoja luonnonympäristölle ja maisemalle. Liikennöitävyyden parantumisen tuottama hyöty on selvästi merkittävämpi. Tien korkeimman kohdan madaltaminen Hutunvaarassa kallioita leikkaamalla ja joitakin mutkia oikaisemalla saattaisi lisätä jonkin verran 0+ -vaihtoehdon haitallisia ympäristövaikutuksia, joskaan ei kovin merkittävästi.

4.5 HAITTAVAIKUTUSTEN VÄHENTÄMINEN JA SEURANTA

Luonnonaluekokonaisuuksien pirstoutuminen voidaan estää ainoastaan luopumalla uuden tien rakentamisesta. Linjauksen vähäiset muutokset voivat säästää joitakin yksityiskohtia uuden tien linjalla ja vaikutusalueella.

Jos uusi tie väistämättä seuraavista haitallisista ympäristövaikutuksista huolimatta päätetään rakentaa, haitan aiheuttajan tulee teettää ennen rakentamisen aloittamista yksityiskohtainen luonnonympäristön (maa- ja vesiympäristö) peruskartoitus. Sen tulosten pohjalta suunnitellaan perustettavat seurantakoealat (linnusto, nisäkkäät, kasvillisuuden muuttuminen) ja pienvesien havaintoasemat. Näillä tehdään säännöllisesti toistuvia kartoituslaskentoja, koepyyntejä sekä biologista ja fysikaalis-kemiallista seurantaa.

Rakentamisajan ympäristöhaittoja voidaan jossakin määrin lieventää mm. seuraavasti:

- louhintaa ja räjäytyksiä ei tehdä vasomajaa pesintäaikana
- ylijäämämassoja ei läjitetä luonto- tai maisematekijöiden kannalta huomattaville alueille
- rakennustyömaan lietteisiä valumavesiä ei johdeta selkeyttämättä luonnonvesiin.

Tien aiheuttamia ympäristövaurioita nykyisen tien mukaisessa tai uuden tien vaihtoehtoissa voidaan vähentää mm. siten, että

- leikkauksissa ja pengerryksissä noudatetaan ympäröivän maaston ja maiseman muotoja
- tiealueen ja sen lähistön vesistöjä ei täytetä, puroja ei perata eikä soita ojiteta
- Kokkolammen purolla linjausta siirretään nykyisen metsätien kohdalle
- Nurmelan - Mustalammen suon ja lähteen kohdalla linjausta siirretään lähemmäksi nykyistä tietä.

Härköpuron, Ruosmanlammen, Kokkokallion, Hiislampien puron ja Rasikallion-Kiieskorven notkon kohdalla vähäisillä linjausmuutoksilla ei juurikaan voida pienentää vaurioita.

5 YHTEENVETO

Selvityksessä on tarkasteltu luonnonympäristöä ja maisemaa maantien 5053 parantamissuunnitelmaan sisältyvän uuden tielinjauksen ja eräiden vaihtoehtoisten linjausten vaikutuspiirissä. Selvitysalue käsittää Ahvenisen kylän ja kunnan länsirajan välin Enon kunnan pohjoisosassa.

Kootun aineiston ja sen arvioinnin perusteella voidaan osoittaa, että uuden linjauksen mukainen tie aiheuttaa huomattavia vaurioita luonnonympäristöön ja maisemaan. Vahingollisia muutoksia tapahtuu sekä Ahvenisen kylän kulttuurimaisemassa että erityisesti kyläalueelta länteen olevalla vaara- ja lampialueella.

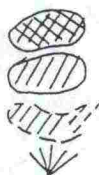
Viimeksimainitulla on useiden arvokkaiden yksityiskohtien lisäksi suurempi arvo varsin yhteinäisenä ja monipuolisena (vaarat, pahdat, harjut, suot, pienvedet, kasvisto) luonnonalueena.

Kokonaan nykyisellä tiellä pysyvä kunnostaminen ei aiheuta merkittäviä haittavaikutuksia. Nykyisen tien liikenteellisesti vaikeimpien kohtien oikaisut tai muutokset tai eräiden kohtien rakentaminen helpomman maaston kautta (Ahveninen, Hutunvaara) eivät myöskään aiheuta merkittäviä ympäristövaikutuksia verrattuna kokonaan uuden tieosuuden rakentamiseen.



MT 5053 ENON KUNNANRAJA - AHVENINEN
LUONNONYMPÄRISTÖ- JA MAISEMASELVITYS

LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖILTÄÄN MERKITTÄVÄT ALUEET JA TIEN LINJAUSVAIHTOEHDOT



USEITA TAI ERITYISEN MERKITTÄVIÄ LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖITÄ

MERKITTÄVIÄ LUONTO- TAI MAISEMATEKIJÖITÄ

JOSSAKIN MÄÄRIN MERKITTÄVIÄ, RAJOILTAAN EPÄ-MÄÄRÄISIÄ TAI PUUTTEELLISESTI TUNNETTUJA LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖITÄ

NÄKÖALAPAIKKA

— NYKYINEN TIE, NOLLAVAIHTOEHTO
 - - - - - NYKYINEN TIE, PARANNUKSET JA JOITAKIN OIKAISUJA, NOLLA+ -VAIHTOEHTO
 — — — — — UUSI TIE, TIEPIIRIN SUUNNITELMA
 AHVENISEN KYLÄTOIMIKUNNAN EHDOTUS

ARI LYYTIKÄINEN

POHJOIS-KARJALAN VESI- JA YMPÄRISTÖPIIRI
 20.9.1991



MT 5053 ENON KUNNANRAJA - AHVENINEN
LUONNONYMPÄRISTÖ- JA MAISEMASELVITYS

LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖILTÄÄN MERKITTÄVÄT ALUEET JA TIEN LINJAUSVAIHTOEHDOT

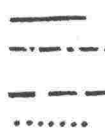


USEITA TAI ERITYISEN MERKITTÄVIÄ LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖITÄ

MERKITTÄVIÄ LUONTO- TAI MAISEMATEKIJÖITÄ

JOSSAKIN MÄÄRIN MERKITTÄVIÄ, RAJOILTAAN EPÄ-MÄÄRÄISIÄ TAI PUUTTEELLISESTI TUNNETTUJA LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖITÄ

NÄKÖALAPAIKKA



NYKYINEN TIE, NOLLAVAIHTOEHTO

NYKYINEN TIE, PARANNUKSET JA JOITAKIN OIKAISUJA, NOLLA-VAIHTOEHTO

UUSI TIE, TIEPIIRIN SUUNNITELMA

AHVENISEN KYLÄTOIMIKUNNAN EHDOTUS

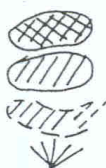
ARI LYTTIKÄINEN

POHJOIS-KARJALAN VESI- JA YMPÄRISTÖPIIRI
 20.9.1991



MT 5053 ENON KUNNANRAJA - AHVENINEN
LUONNONYMPÄRISTÖ- JA MAISEMASELVITYS

LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖILTÄÄN MRKITTÄVÄT ALUEET JA TIEN LINJAUSVAIHTOEHDOT

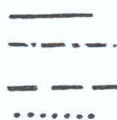


USEITA TAI ERITYISEN MERKITTÄVIÄ LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖITÄ

MERKITTÄVIÄ LUONTO- TAI MAISEMATEKIJÖITÄ

JOSSAKIN MÄÄRIN MERKITTÄVIÄ, RAJOILTAAN EPÄ-MÄÄRÄISIÄ TAI PUUTTEELLISESTI TUNNETTUJA LUONTO- JA MAISEMATEKIJÖITÄ

NÄKÖALAPAIKKA



NYKYINEN TIE, NOLLAVAIHTOEHTO

NYKYINEN TIE, PARANNUKSET JA JOITAKIN OIKAISUJA, NOLLA+ -VAIHTOEHTO

UUSI TIE, TIEPIIRIN SUUNNITELMA

AHVENISEN KYLÄTOIMIKUNNAN EHDOTUS

ARI LYYTIKÄINEN

POHJOIS-KARJALAN VESI- JA YMPÄRISTÖPIIRI
 20.9.1991

Liite 2c

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 29/1991 Collisions with Road Structures and Appurtenances. TIEL 3200028E
- 30/1991 Tien hoitoajoneuvojen vahinkotutkimus. TIEL 3200029
- 31/1991 Polttoaineen hinnannousun vaikutus autonkäyttöön. TIEL 3200030
- 32/1991 Liikenneonnettomuuksien aikasarjaennuste vuodelle 1991. TIEL 3200031
- 33/1991 Hirvieläinonnettomuudet yleisillä teillä 1990. TIEL 3201921-91
- 34/1991 Hankasalmen ja Kauhavan taajamakuvatarkastelu. TIEL 3200032
- 35/1991 Tietullit ja kiinteät tienkäyttömaksut, optimaalinen maksujärjestelmä tieliikennesektorille. TIEL 3200033
- 36/1991 Kansalaisten osallistuminen tiensuunnitteluun; Muurla-Lohjanharju vaihtoehtoselvityksen arviointi. TIEL 3200034
- 37/1991 Rautatien tasoristeysonnettomuudet yleisillä teillä 1990. TIEL 3201870-91
- 38/1991 Palvelutasomittareiden vertailumittaukset 1991. TIEL 3200008-91
- 39/1991 Mittausautomaation hyödyntäminen maarakennuskoneiden ohjauksessa. TIEL 3200035
- 40/1991 Ramppiohjausselvitys. TIEL 3200036
- 41/1991 Ramps Metering Review. TIEL 3200037E
- 42/1991 Kuorma-autojen vaikutuksesta muuhun liikenteeseen. TIEL 3200038
- 43/1991 Maksuhalukkuusmenettelyn soveltuvuus tieliikenteen vaikutusten arviointiin. TIEL 3200039
- 44/1991 Nauvo-Parainen kiinteä tieyhteys: hyvinvointivaikutusten arviointi. TIEL 3200040
- 45/1991 Levähdysalueet ja levähdysalueiden kalusteet. TIEL 3200041
- 46/1991 Tiehöylän karheenlevittimien vertailu. TIEL 3200042
- 47/1991 Lautassirottimien vertailu. TIEL 3200043
- 48/1991 Liuoslevittimien käyttökokeilu. TIEL 3200044
- 49/1991 Projektinjohtokäytäntö ja -mahdollisuudet laajoissa tiensuunnitteluhankkeissa. TIEL 3200045
- 50/1991 Lumitilat yleisillä teillä, perusselvitys
- 51/1991 Raakapuun kuljetusmalli. TIEL 3200046
- 52/1991 Autokanta- ja liikenne-ennusteita eräissä maissa. TIEL 3200047
- 53/1991 Tieverkon ylläpidon ohjausjärjestelmät; otostiet ja rappeutumismallit. TIEL 3200048
- 54/1991 Tieverkon ylläpidon ohjausjärjestelmät; lähtötiedot ja perustulokset. TIEL 3200049

ISBN 951-47-5520-0
ISSN 0788-3722
TIEL 3200050